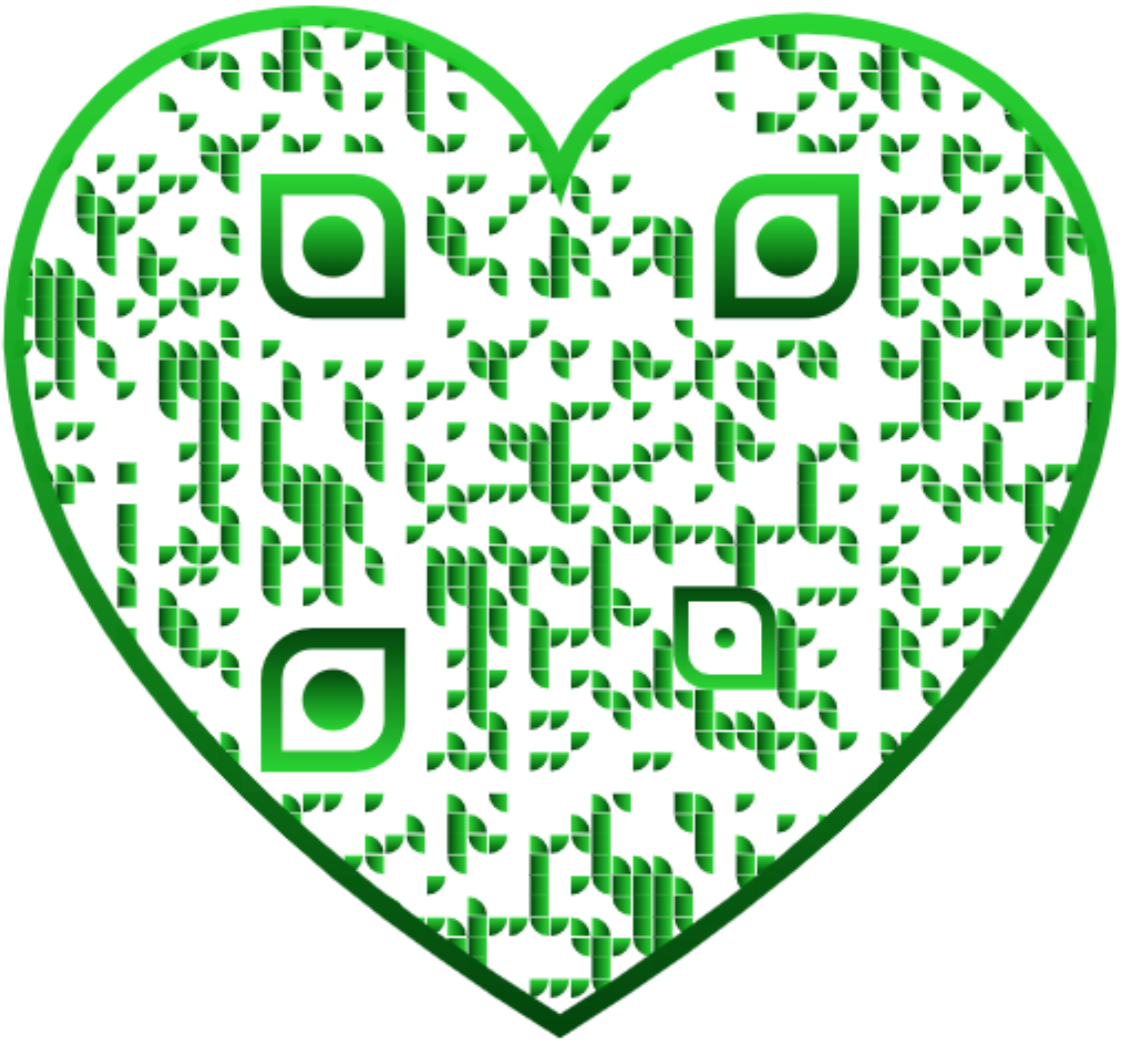
FLORENCE de CHANGY

LE VOL MH370 N'A PAS DISPARU

LA PLUS GRANDE ÉNIGME DE L'HISTOIRE DE L'AVIATION CIVILE

les arènes



LA PLUS GRANDE ÉNIGME DE L'HISTOIRE DE L'AVIATION CIVILE

les arènes

Qu'est-il arrivé au vol MH370 de Malaysia Airlines ? Comment un Boeing 777, bourré d'électronique, avec à son bord 239 passagers et au moins autant de téléphones, a-t-il pu se volatiliser à l'insu des radars et des satellites dans l'une des zones les plus stratégiques de la planète ? Deux ans plus tard, les proches des disparus attendent toujours une explication plausible. Sur la foi de savants calculs mathématiques, on leur affirme que l'avion s'est abîmé dans l'océan Indien. Mais aucune preuve tangible n'étaye cette version officielle.

Le Boeing transportait-il des passagers suspects ? Une cargaison secrète ? En marge des investigations au large de l'Australie, le monde entier s'est lancé sur les traces de l'avion : services secrets, enquêteurs privés, scientifiques et passionnés de toute sorte. Des millions de dollars ont été engloutis. En vain. Le mystère est devenu thriller.

Correspondante du *Monde* et de RFI en Asie-Pacifique, Florence de Changy a démonté les rumeurs une à une, exploré toutes les pistes, de Kuala Lumpur aux Maldives. Au fil de recherches fascinantes, elle a eu accès à des documents confidentiels, rencontré des témoins capitaux.

Sa conviction : le vol MH370 n'a pas disparu. Des gens savent. Des États occultent certains faits. La vérité dérange.

Florence de Changy est journaliste en Asie-Pacifique depuis 1991. Elle a vécu en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Malaisie, à Taïwan et à Hong Kong.

Une formidable enquête sur une extraordinaire énigme planétaire.

COUVERTURE © MAKHNACH. DREAMSTIME.COM/ DESIGN GUILLAUME PRIEUR

LE VOL MH370 N'A PAS DISPARU

Florence de Changy

LE VOL MH370 N'A PAS DISPARU

les arènes

Ouvrage publié sous la direction de Laurence Lacour

Le vol MH370 n'a pas disparu
se prolonge sur le site www.arenes.fr

© Éditions des Arènes, Paris 2016
Tous droits réservés pour tous pays.

Cartes de Donatien Cassan Blanc

Éditions des Arènes
27, rue Jacob, 75006 Paris
Tél : 01 42 17 47 80
arenes@arenes.fr

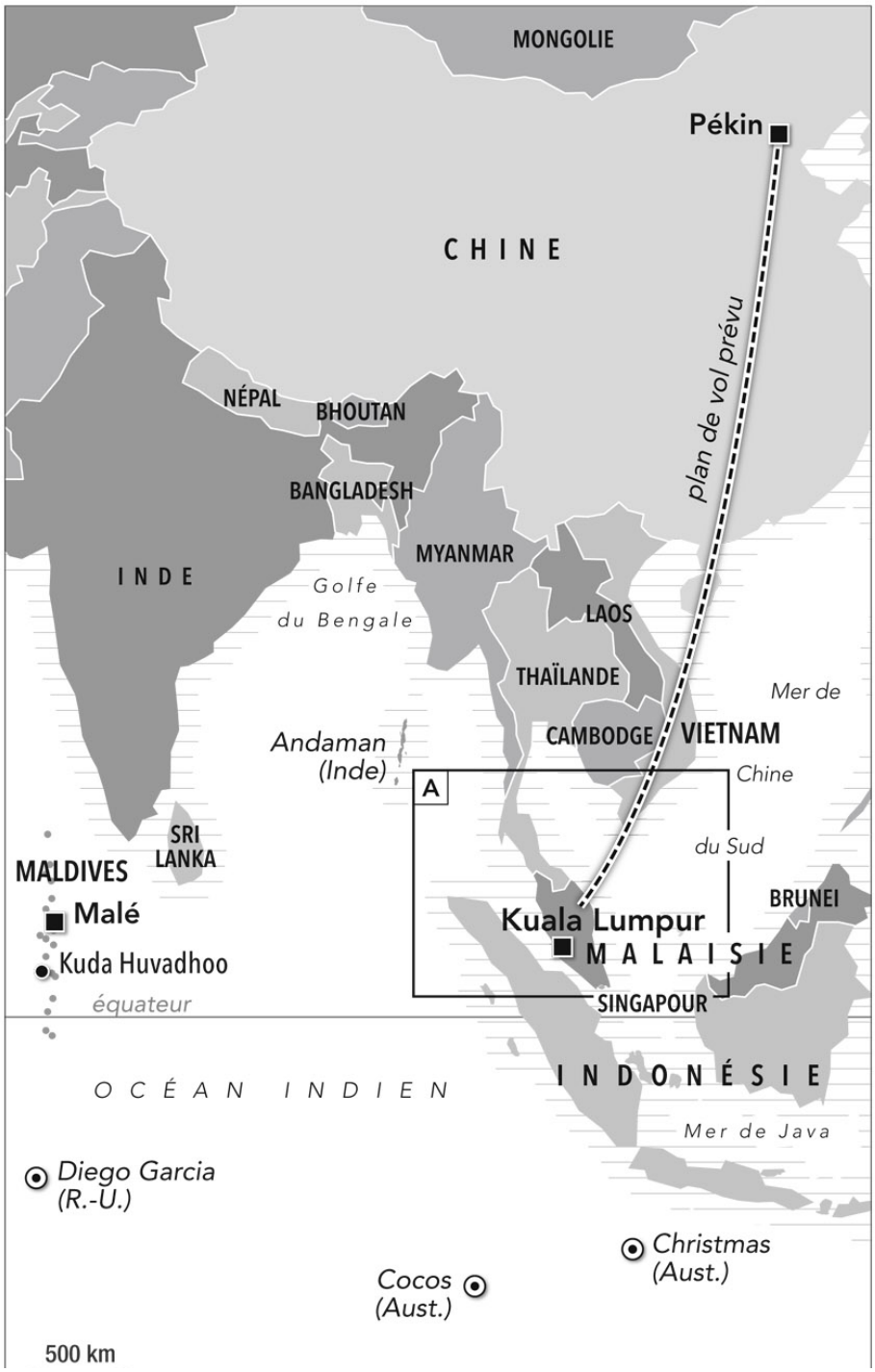
Aux familles et aux amis des 239 personnes à bord du vol MH370 du 8 mars 2014,

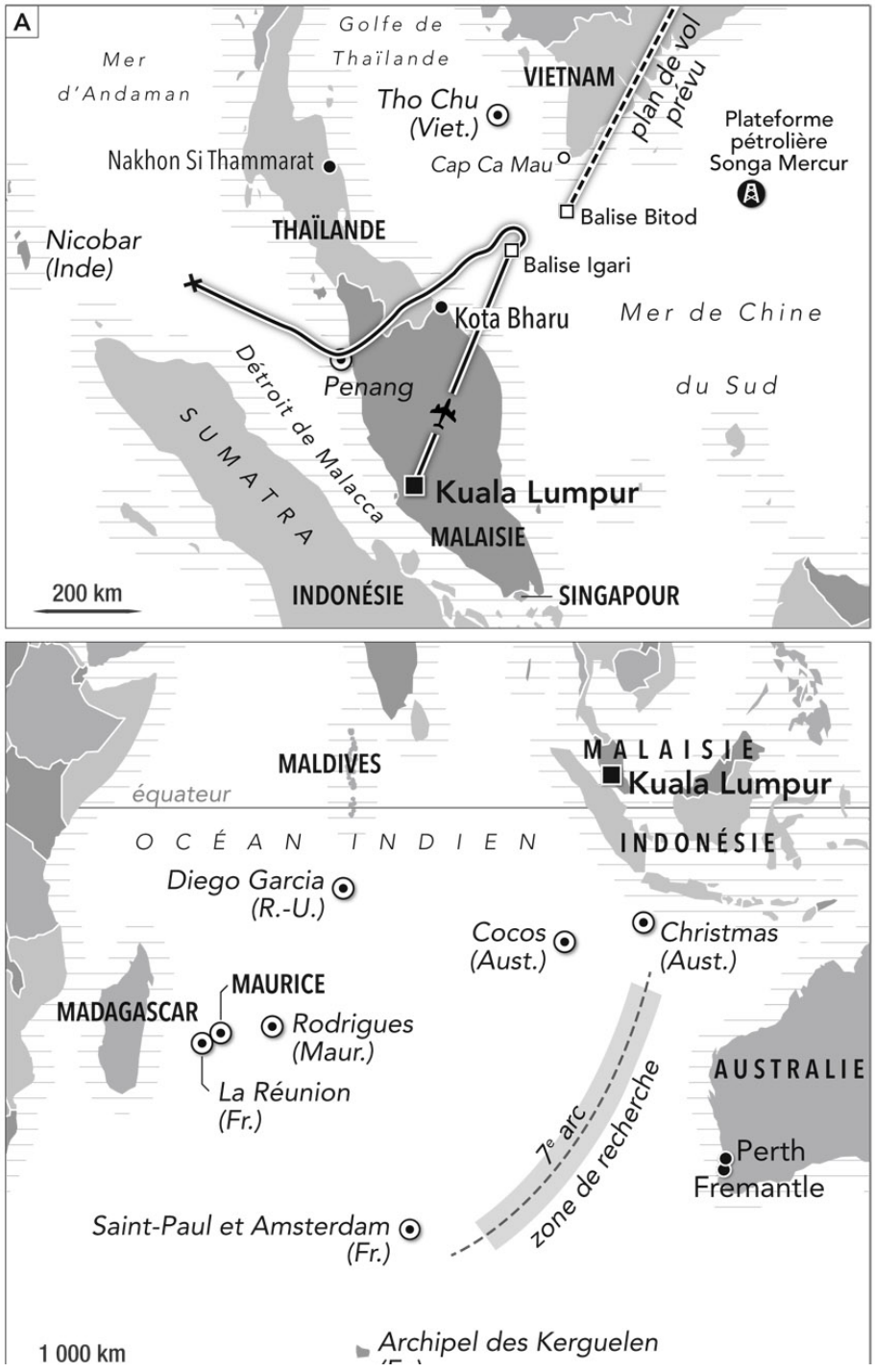
À ceux et celles qui, de tous les continents, ont fait progresser mon enquête, par leurs témoignages ou leurs explications,

À ceux et celles qui persévèrent de bonne foi dans leurs divers travaux de recherche, afin de connaître un jour le vrai destin du vol MH370,

À ceux et celles, enfin, qui en savent davantage et à qui incombe la double responsabilité de révéler la vérité et de mettre un terme à l'indicible détresse des proches des victimes,

À ma famille et à mes amis.


MONGOLIE
Pékin
CHINE
plan de vol prévu
NÉPAL
BHOUTAN
BANGLADESH
MYANMAR
INDE
Golfe
du Bengale
LAOS
THAÏLANDE
Mer de
Andaman
(Inde)
CAMBODGE
VIETNAM
Chine
A
du Sud
SRI
LANKA
MALDIVES
Malé
Kuda Huvadhoo
équateur
BRUNEI
Kuala Lumpur
MALAISIE
SINGAPOUR
OCÉAN INDIEN
INDONÉSIE
Mer de Java
Diego Garcia
(R.-U.)
Christmas
(Aust.)
Cocos
(Aust.)
500 km


A
Golfe de Thaïlande
Mer d'Andaman
VIETNAM
Tho Chu (Viet.)
plan de vol prévu
Plateforme pétrolière Songa Mercur
Nakhon Si Thammarat
Cap Ca Mau
Balise Bitod
THAÏLANDE
Nicobar (Inde)
Balise Igari
Kota Bharu
Mer de Chine du Sud
Penang
Détroit de Malacca
SUMATRA
Kuala Lumpur
MALAISIE
200 km
INDONÉSIE
SINGAPOUR
MALDIVES
équateur
MALAISIE
Kuala Lumpur
OCÉAN INDIEN
INDONÉSIE
Diego Garcia (R.-U.)
Cocos (Aust.)
Christmas (Aust.)
MAURICE
MADAGASCAR
Rodrigues (Maur.)
La Réunion (Fr.)
AUSTRALIE
7e arc
zone de recherche
Perth
Fremantle
Saint-Paul et Amsterdam (Fr.)
1 000 km
Archipel des Kerguelen

(Fr.)

Avant-propos

J'ai entendu la nouvelle de la disparition d'un avion de Malaysia Airlines sur la RAI (la radio italienne), dans la Fiat que j'avais louée à l'aéroport de Vérone, au cours d'un bref séjour dans la maison de mon enfance. C'était le matin du samedi 8 mars 2014. Je me suis arrêtée pour mieux écouter.

Depuis mes années à Kuala Lumpur, dix ans plus tôt, j'étais restée attachée à la Malaisie, ce pays mal connu et rarement mentionné dans les médias occidentaux. Les jours ont passé. La RAI continuait d'évoquer Malaysia Airlines et son gros-porteur, toujours introuvable malgré un déploiement massif de navires et d'avions de recherche. De loin, cette affaire semblait abracadabrante. J'aurais aimé être sur place.

Quand, une semaine plus tard, le Premier ministre malaisien, Najib Razak, évoqua un « acte délibéré », l'événement prit un caractère encore plus insensé. Ce n'était plus une « simple » catastrophe aérienne. Mais alors qu'était-ce, au juste ?

À peine rentrée à Hong Kong, mon point d'attache depuis sept ans, *Le Monde* me demanda d'aller à Kuala Lumpur, où l'événement était déjà devenu « le plus grand mystère de l'aviation de tous les temps ».

Abracadabrante vue de loin, cette histoire devint kafkaïenne vue de près : en 2014 un Boeing 777 avec 239 passagers à bord ne pouvait disparaître. Il ne s'était rien produit de « mystérieux » cette nuit-là. La perte de cet avion devait avoir une cause, humaine, technique ou politique. Ce qui s'était effectivement passé n'était simplement pas encore connu du grand public, me disais-je.

Prétendre que le vol MH370 ait pu disparaître me semblait une insulte à l'intelligence humaine. Des gens, des ordinateurs savaient forcément quelque chose ; des radars, des satellites avaient vu. L'événement, de quelque nature qu'il fût, devait avoir laissé des traces, même ténues. Il allait falloir trouver ces traces, analyser le contexte, relever les incohérences, identifier les leurres et faire parler les éventuels témoins. Et, surtout, refuser que la notion de « mystère » soit associée à ce dossier.

1

Vol MH370.
Embarquement pour l'inconnu

Vendredi 7 mars 2014. Il est bientôt minuit. L'aéroport international de Kuala Lumpur (KLIA) est entré en mode nocturne. Les boutiques, les cafés, le magasin où l'on vend des souvenirs en étain ont à peu près tous tiré leurs rideaux en accordéon et éteint leurs vitrines. Pour les derniers voyageurs encore en partance, il n'y a plus que quelques bancs métalliques sans dossier, le long des grands couloirs vides qui desservent les portes d'accès aux salles d'embarquement.

Devant les portes C1-C3, une trentaine de passagers du vol MH370 à destination de Pékin attendent, debout, levant régulièrement le visage vers l'écran des informations. Au KLIA, le contrôle de sécurité des passagers et des bagages à main s'effectue juste avant l'embarquement. Les habitués des voyages aériens connaissent ce passage obligé, quand il faut déposer ses affaires sur le tapis roulant du scanner, retirer l'ordinateur de son étui, défaire sa ceinture, vider le contenu de ses poches dans un casier en plastique – pièces, clés, lunettes, téléphone… Parfois, il faut même enlever ses chaussures et ses chaussettes. Mais l'aéroport de Kuala n'est pas des

plus zélés en la matière. La vidéo de sécurité de l'embarquement du vol MH370 du 8 mars 2014 illustre son laxisme.

Tandis que les passagers s'attroupent de l'autre côté des trois portails électroniques, les agents de sécurité, une demi-douzaine d'hommes et femmes en uniforme noir et blanc, discutent entre eux. Ils attendent, tranquilles, nonchalants, la consigne de commencer le contrôle. L'équipage, lui, est déjà passé pour s'installer à bord et préparer l'avion. D'abord six hôtesses et stewards, puis, dix minutes plus tard, le commandant de bord et son copilote. Les deux hommes placent casquette et bagage dans le scanner. Ils n'extraient rien de leur sac, pas même leur iPad de vol. Ils n'enlèvent pas non plus leur veste. Tous deux ont droit à une rapide fouille au corps. Ils ne se parlent pas. D'autres hôtesses arrivent ensuite. Une à 23 h 33. Deux à 23 h 38… L'embarquement des passagers commence à 23 h 46, soit un peu moins d'une heure avant le décollage.

Une Chinoise très coquette passe parmi les premiers. Elle porte un chapeau à froufrous qu'elle n'enlève pas, avec une tenue assortie, rose bonbon et blanche. Suit un jeune couple avec une poussette-canne et une petite fille qui trottine autour d'eux, en cherchant son équilibre. Bien qu'ils soient citoyens de quatorze pays différents, les passagers semblent en grande majorité chinois ; Chinois de Chine continentale, Chinois de Malaisie, Chinois du Canada, Chinois d'Australie, Chinois des États-Unis, Chinois de Taïwan…

L'heure avancée de la nuit alourdit les mouvements. La fatigue tend les visages. Ce vol quotidien est un vol d'habitués. C'est un *red eye flight* (« vol yeux rouges »), dit-on en anglais de ces vols de nuit trop courts pour qu'on ait le temps d'y dormir correctement : en l'occurrence, moins de six heures de vol, atterrissage et décollage inclus[1]. En semaine, le MH370 transporte surtout des hommes d'affaires, mais le vol du vendredi soir-samedi matin diffère quelque

peu. Ses passagers rentrent chez eux ou se rendent à Pékin pour le week-end. La plupart sont d'ailleurs habillés pour le froid qui les attend dans le nord de la Chine plutôt que pour la chaleur équatoriale qu'ils laissent derrière eux.

Cette vidéo de surveillance que les familles réclament, en vain, j'y ai eu accès de manière tout à fait clandestine. On y reconnaît certains passagers que la presse évoquera plus tard tel ce célèbre calligraphe aux beaux cheveux blancs. Les vingt ingénieurs et chercheurs de la société américaine d'électronique Freescale, tous malaisiens et chinois, sont plus difficiles à identifier. On repère vaguement un groupe de touristes qui rentre d'un voyage au Népal, ainsi qu'une trentaine de Chinois de la classe moyenne-supérieure, qui se sont rendus à Kuala Lumpur pour un « voyage d'investissement », invités par un promoteur immobilier en vue d'acheter des propriétés en Malaisie. Il y a aussi ce jeune cascadeur qui, à trente-deux ans, a déjà un beau palmarès derrière lui. Un mois plus tôt, il a emménagé à Kuala Lumpur pour participer à la nouvelle série Netflix, *Marco Polo*. Il rentre rejoindre sa femme et ses deux petites filles pour le week-end, à Pékin. Deux couples d'Australiens retraités sortent du lot : occidentaux, plus grands, plus costauds que les autres. L'un porte son Akubra[2] à la main. Les quatre Français détonnent eux aussi dans cette foule globalement asiatique ; une mère de famille, accompagnée de trois jeunes : sa fille, l'un de ses deux fils et la petite amie, franco-chinoise, de celui-ci. Après une semaine de vacances en Malaisie, eux aussi rentrent à Pékin, où ils vivent. Au même moment, le père est à Paris. Il va embarquer quelques heures plus tard sur un vol Paris-Pékin, sachant seulement que sa femme et ses enfants « sont bien partis ». Les autres passagers au visage caucasien sont deux jeunes Iraniens, un Russe, et deux Ukrainiens. Un an plus tard, un journaliste américain mettra en cause ces derniers, qu'il soupçonne,

selon un scénario hypothétique[3], d'avoir détourné l'avion vers le Kazakhstan. Ces deux Ukrainiens arrivent ensemble, dans les dernières minutes de l'embarquement, nettement plus énergiques que leurs camarades de voyage. Avec leur physique de commandos marine, moulés dans des tee-shirts noirs, ils portent chacun un gros sac de cabine, qu'ils font valser sur le tapis roulant du scanner, d'un geste entraîné. Entre tous les passagers embarqués sur ce vol, s'il fallait tenter de désigner deux pirates de l'air, les Ukrainiens seraient les seuls à en présenter les attributs clichés : âge, condition physique, apparence, attitude… D'ailleurs, l'ensemble des pays dont des ressortissants ont emprunté ce vol les blanchira de toute velléité terroriste. Tous, sauf la Russie et l'Ukraine, qui ignoreront les demandes de la police malaisienne.

Certains voyageurs passent sous les portiques de sécurité avec manteau, ceinture et pull à capuche. Désinvoltes, ils ressortent par grappes, puis reviennent individuellement. Les montres aussi font biper l'appareil. La caméra filme ce va-et-vient mollement chaotique. Un voyageur ouvre sa bouteille Thermos et fait mine de la vider pour montrer qu'elle est bien vide. Néanmoins, un autre passager sort de son sac tout juste scanné une grande bouteille de Coca-Cola, qu'il boit ostensiblement en attendant ses compagnons de voyage.

Un employé de Malaysia Airlines System (MAS), portant la veste turquoise du personnel au sol, passe quant à lui sous le portail du milieu en tenant à la main un sac en plastique transparent qui semble contenir des rouleaux de fax. Le clignotant passe au rouge. Cela ne déclenche aucune réaction. Il continue son chemin sans être contrôlé. Un peu plus tard, un portefeuille se bloque entre les tubes métalliques à la sortie du scanner ; puis c'est une passagère qui se coince la tête dans son manteau en le réenfilant, créant à son insu un bref instant comique… Chronique d'un embarquement désordonné et

négligent, assez typique à l'aéroport de Kuala Lumpur. Dans d'autres circonstances, la légendaire nonchalance malaisienne ferait sourire. Certes, les régulations en matière de sécurité aérienne, bien qu'universelles, peuvent varier d'un aéroport à l'autre. Mais dans le cas de celui de Kuala Lumpur, elles semblent tout simplement inexistantes. Sur le site de l'aéroport[4], à la rubrique *Check-in Guidelines* (« Consignes d'embarquement »), le sous-titre *Security Checks* (« Contrôles de sécurité ») comporte deux lignes : *Security Regulation on Hand Luggage* (« Règles de sécurité sur les bagages à main ») et *Hand Baggage Guidelines* (« Consignes pour les bagages à main »). Mais aucune information complémentaire n'y figure. Surréaliste, pour un aéroport qui dessert plus de quarante pays et par lequel transitent chaque année trente millions de passagers.

Quand tout le monde semble être passé, un jeune Chinois, en costume blanc très ajusté et coiffé d'une volumineuse banane de rocker, ressort de la salle d'attente puis franchit les portails de sécurité en sens inverse à grands pas. Il repart vers le terminal comme s'il avait oublié quelque chose. À la fin de la vidéo, à 0 h 10, alors que les agents de sécurité semblent être en train de fermer leur poste, ce jeune homme n'est pas revenu. A-t-il eu la vie sauve en ratant son vol ou a-t-il ressurgi à temps pour embarquer ?

Trente minutes plus tard, le Boeing 777-200, numéroté 28420 par le constructeur[5] et immatriculé 9M-MRO par Malaysia Airlines, décolle comme toutes les nuits à la même heure : 0 h 40, à une ou deux minutes près. Son ascension, qui dure vingt-cinq minutes, se déroule sans encombre.

À 1 h 01, l'avion atteint 35 000 pieds (10 700 mètres d'altitude). Les conditions de vol sont bonnes, voire idéales. Le service à bord peut commencer mais en général, sur ce vol-ci, la plupart des passagers l'ignorent et préfèrent chercher le sommeil. À 1 h 07,

l'avion envoie son premier bulletin Acars (*Aircraft Communications Addressing and Reporting System*), un contrôle continu de ses performances techniques, qui théoriquement transmet automatiquement ses données à terre, à la fois à Boeing et à Malaysia Airlines. Le système se déclenche à intervalles réguliers, en fonction des abonnements pris par les compagnies aériennes. Dans le cas de Malaysia Airlines, c'est toutes les demi-heures. Pour certaines compagnies, cela dépend des routes.

Tout est normal. Malaysia Airlines jouit d'une excellente réputation sur le plan de la sécurité et du service. Sa flotte est très moderne, ses avions ont quatre ans en moyenne, même si le Boeing qui assure le vol MH370 en compte douze. Il a été livré en 2002 et a déjà volé 53 465 heures, au gré de 7 525 « cycles » (vols). Le 23 février 2014, soit douze jours avant cette funeste nuit, il était en maintenance dans les hangars de Malaysia Airlines. L'un des premiers communiqués de la compagnie, après sa disparition, assurera qu'« il n'y avait aucun souci quant à la bonne santé de l'avion ». Le prochain contrôle était prévu pour le 19 juin.

Après quarante minutes de vol, l'avion s'apprête à quitter l'espace aérien malaisien pour pénétrer dans le ciel vietnamien. Il reste moins de cinq heures avant la descente vers Pékin. L'atterrissage est prévu à 6 h 30. À 1 h 19, l'avion quitte la zone du contrôle aérien malaisien avec une salutation standard : *« Goodnight ! Malaysian 370. »* C'est le jeune copilote qui parle. Sa voix, détendue, n'a rien de suspect. La procédure voudrait alors qu'aussitôt après, l'avion se manifeste auprès des autorités vietnamiennes avec un message du type : « Ici MH370, bonjour Hô Chi Minh ! » Mais cet appel du MH370 n'aura pas lieu. Dans les minutes qui suivent, tout bascule dans l'anormal, le jamais-vu, l'inconnu.

À 1 h 20, cinq secondes après avoir passé la balise aérienne Igari, balise attribuée à Singapour[6], et quatre-vingt-dix secondes après sa dernière transmission radio, le transpondeur, principal moyen de communication entre l'avion et le contrôle aérien, est éteint. Ou, tout du moins, il s'éteint. Le bouton est situé entre les sièges des deux pilotes. Le geste est aussi simple que d'allumer ou éteindre un autoradio, un quart de tour dans un sens ou dans l'autre. Mais l'éteindre entre deux contrôles aériens est un geste extraordinaire, extrêmement suspect. Selon les informations livrées par la Malaisie une semaine plus tard, l'avion tourne d'abord quelques secondes sur sa droite puis amorce un demi-tour gauche vers l'ouest-sud-ouest. Plus ou moins au même moment, le système Acars (qui comme on l'a vu gère l'envoi automatique d'informations techniques) est éteint à son tour. Cette procédure n'est jamais enseignée aux pilotes, tant elle défie l'entendement. Rien ne justifie, dans aucune situation, de couper le système Acars. Souvent décrite, plus tard, comme « compliquée », la procédure ne l'est pas tant que ça. En trois clics sur la page communications du « trackpad », il est possible de désactiver les trois modes d'émissions. Depuis cette nuit-là, les milliers de pilotes de Boeing 777, de tout âge et de toute nationalité, ont cherché, et trouvé, comment faire. Mais pourquoi cette procédure est-elle possible, si aucune situation de vol ne la justifie ? La meilleure explication que j'entendrai, après avoir consulté pilotes, militaires et autres experts sur cet aspect exceptionnel, est qu'un avion ne peut, en aucun cas, « être conçu pour lutter contre son pilote ». C'est un très bon argument, en effet. L'avion est au service du pilote, qui est le maître absolu à bord. Ces deux actions, la mise hors-service du transpondeur et, un peu avant ou un peu après, celle du système Acars, éliminent *a priori* les scénarios les plus fréquents : défaillance technique, suicide « classique » du pilote ou explosion en vol. Ils

signent plutôt une prise de contrôle d'un appareil comme l'histoire de l'aviation n'en a encore jamais connu.

Privé de son système Acars, l'avion ne transmet plus, non plus, la moindre information technique qui, relayée par satellite, aurait pu le localiser. Dès lors, le bulletin Acars de 1 h 37 n'est pas émis. Celui de 2 h 07 non plus. S'en alarme-t-on immédiatement, chez Boeing, MAS et le constructeur de moteur britannique, Rolls-Royce ? *A priori* oui, « forcément », présument tous les spécialistes interrogés dans la foulée de la disparition de l'avion. Mais aucun commentaire, aucune explication, aucun éclairage technique ne viendra de ces deux piliers du secteur de l'aviation que sont l'avionneur américain et le constructeur de moteurs britannique. Lors du crash du vol AF447 entre Rio et Paris, en 2009, la dernière émission Acars avait permis de localiser la chute de l'appareil, à cinq minutes près.

Est-ce donc un détournement parfait, sans traces, qui vient d'avoir lieu ? Presque parfait, en fait. Même s'il n'émet plus, l'avion reçoit à son insu un signal électromagnétique silencieux, appelé « ping », dont le seul écho permet de savoir qu'il est reçu. Jusqu'à cette situation inédite, ce signal n'avait jamais eu pour vocation de localiser un avion. Il faudra des extrapolations mathématiques du plus haut niveau pour tenter d'interpréter ces ultimes informations et d'en déduire la trajectoire finale de l'appareil.

À partir du *« Good night, Malaysian 370 »*, on ne sait plus rien de ce qui se passe dans le ciel, à bord du MH370. À terre, en revanche, c'est le début de longues heures d'un cafouillage tragique, au cours duquel le Boeing se volatilise.

Le registre des échanges entre les tours de contrôle de Kuala Lumpur et d'Hô Chi Minh-Ville documente une imposante série de ratés. À partir de 1 h 20, le contrôle aérien vietnamien sait que le

MH370 doit arriver dans son ciel. Il attend pourtant dix-neuf minutes pour alerter Kuala Lumpur de l'étrange silence du vol Kuala-Pékin. Les experts estiment qu'il aurait fallu réagir en trois ou quatre minutes, au plus. La tour de Kuala ne reçoit plus aucune nouvelle non plus : le MH370 n'est pas revenu sur les fréquences locales.

Vers 1 h 30, sur instruction du contrôle aérien vietnamien, le pilote d'un vol à destination de Tokyo, qui se trouve théoriquement à proximité du MH370, parvient à contacter l'avion sur la fréquence d'urgence (121,5 MHz) en lui demandant s'il a effectué son transfert vers le contrôle vietnamien. « La réponse n'était pas claire, trop de parasites. Mais j'ai l'impression que c'était le copilote qui parlait. S'ils avaient été en détresse on aurait entendu son *Mayday* à ce moment-là. Je n'ai pas eu l'impression qu'il y avait un problème », déclarera, le lendemain, le pilote au journal malaisien *The New Sunday Times*.

La conversation s'interrompt, ce qui arrive souvent. Lui doit continuer sa route vers le Japon ; il n'insiste pas. D'après plusieurs enquêteurs qui ont cherché quels avions se trouvaient à proximité du MH370 au cours de ses derniers moments, ce pourrait être le pilote du vol JAL750 ou celui du vol MH77. Cette « conversation » n'a pas été rendue publique par les autorités. Même si, d'après le pilote, qui a témoigné de manière anonyme, tous les autres appareils présents dans la zone à ce moment-là, avions ou bateaux, ont dû l'entendre également. En revanche, le rapport provisoire indique que vers 1 h 54, Hô Chi Minh a demandé aux pilotes du vol MH386, qui arrivait de Shanghai et se rendait à Kuala, de tenter de contacter le MH370. Aucun détail supplémentaire n'est donné.

À 1 h 46, Hô Chi Minh indique à Kuala que l'avion a disparu des écrans radar juste après avoir passé la balise Bitod. À 2 h 03, après plusieurs échanges vains entre les contrôleurs des deux ciels voisins, la tour de contrôle de Kuala Lumpur informe ses interlocuteurs

vietnamiens que le centre des opérations de Malaysia Airlines a localisé l'avion… au Cambodge. Bonne nouvelle, mais étrange information. Pourquoi le MH370 aurait-il ainsi quitté son plan de vol sans prévenir les contrôles aériens locaux ? Et que ferait-il au Cambodge ? Hô Chi Minh demande des précisions aux Malaisiens. Une demi-heure plus tard, à 2 h 37 exactement, le centre des opérations de Malaysia Airlines transmet aux Vietnamiens, dubitatifs, les coordonnées de la prétendue nouvelle position de l'avion dans le ciel cambodgien. Un appel par satellite est tenté à 2 h 39, en vain. Là aussi, pourquoi avoir attendu si longtemps ? Près d'une heure plus tard, le centre des opérations de Malaysia Airlines corrige son message : la position donnée au-dessus du Cambodge était basée sur une « projection », qui ne permettait pas de localiser l'avion. Autrement dit, ni la compagnie aérienne, ni les contrôleurs aériens, ni personne d'autre ne sait où est passé le MH370…

Cet avion a donc bel et bien disparu depuis deux heures et dix minutes entre deux tours de contrôle hésitantes et perplexes, induites en erreur par une fausse information fournie par le propre centre des opérations de la compagnie aérienne. Les Vietnamiens tentent alors de contacter Hong Kong et l'île chinoise d'Hainan, au cas où ceux-ci auraient « vu passer » l'avion perdu…

On apprendra beaucoup plus tard, grâce à une image radar de Thaïlande, qu'à 2 h 22 l'avion est déjà au nord-est de Sumatra (Indonésie). Il a radicalement changé de route et clairement abandonné sa destination initiale. Pourquoi ? Pour aller où ?

L'alerte officielle n'est lancée qu'à 5 h 30.

À l'aéroport de Pékin, le grand panneau d'affichage du hall de l'aéroport indique *« delayed »*, « en retard », au bout de la ligne correspondant au vol MH370. À Kuala Lumpur comme à Pékin, l'impatience de ne pas recevoir le texto habituel, « bien arrivé à

Pékin », de ne pas avoir de réponse au téléphone et de ne voir personne sortir à l'heure prévue se transforme vite en inquiétude. À 7 h 24, soit une heure après l'horaire prévu pour l'atterrissage à Pékin, Malaysia Airlines publie un communiqué évasif annonçant la « perte de contact avec le MH370 ». L'inquiétude vire à l'effroi, puis à la panique. Pour toutes les familles des 239 personnes se trouvant à bord, c'est le début d'un interminable supplice. Ce n'est pas le contact qui a été perdu, c'est l'avion.

Pendant de longs mois, on ne connaîtra à peu près rien des détails pourtant essentiels de la route précisément parcourue par l'avion, entre son dernier point de contact avec le contrôle aérien malaisien et son dernier repérage par un radar militaire thaïlandais. Tel un puzzle, ces détails ont été reconstitués tant bien que mal, et mis bout à bout au fil des semaines, des mois, des années qui suivront, au gré d'informations distillées au compte-gouttes, diluées pour la plupart dans une mer de données fausses ou inexactes. Le premier rapport provisoire, en date du 1er mai 2014, a fourni très peu d'informations. « Même pour un vol de portefeuille, on vous donne un plus long rapport que cela », me dira à l'époque, outré, le frère de l'une des passagères chinoises. En revanche, ce seront les diverses études australiennes de l'ATSB[7] et le second compte rendu de l'enquête, daté du 8 mars 2015, qui rassembleront de manière cohérente la plupart des données connues sur ce vol. Plusieurs travaux indépendants, effectués depuis par des experts passionnés du dossier avec qui je vais être en contact régulier, laissent toutefois penser que des erreurs ou des informations fausses ont pu se glisser, même dans les rapports officiels sur lesquels se base ce récit des dernières heures connues de l'avion.

1. La durée de vol « technique » prévue était de 5 heures et 34 minutes ; cf. « Safety Investigation for Factual Information MH370 », 8 mars 2015.

2. Akubra : marque australienne de chapeaux emblématique.

3. Jeff Wise a publié en ligne, en février 2015, *The Plane That Wasn't There* ; Kindle Edition ; www.jeffwise.net

4. http://www.klia.com.my

5. Cet avion a également comme « numéro de bloc » WB-175, et comme « numéro de ligne » 404. Ces différents chiffres d'identification seront évoqués au cours de l'enquête.

6. Les routes aériennes sont jalonnées de balises, points virtuels nommés pour faciliter leur identification.

7. ATSB : Australian Transport Safety Bureau, équivalent du BEA français (Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile).

2

Où est l'avion ? Diversion, mensonges et confusion

Du 8 au 17 mars 2014, à Kuala Lumpur

« Le mieux, c'est de dormir au Sama-Sama Hotel de l'aéroport, *Q.G.* des journalistes, points presse quotidiens sur place à 17 h 30. Mais l'enquête patine grave – ça sent l'embourbement de mission, si tu veux mon avis », me prévient avant mon arrivée à Kuala Lumpur Carrie Nooten, une consœur et amie, correspondante de RFI à Singapour. Elle-même s'y trouve depuis le 8 mars. Plus de cent soixante médias étrangers ont dépêché des équipes pour couvrir l'affaire. La quasi-totalité d'entre eux a en effet pris d'assaut l'hôtel Sama-Sama. Des trépieds de caméras et des gros sacs de matériel jonchent les couloirs. L'immense lobby de cet hôtel de luxe sans âme et sans goût bourdonne. Certains médias ont planté leur drapeau-logo sur de sommaires rassemblements de tables et de canapés. D'autres se sont approprié un pilier et campent autour. Tout ce petit

monde s'agite, comme autant de fourmis sur un fruit mûr à peine tombé.

Sans son caractère improvisé et la tension latente, cette hyperconcentration de médias pourrait rappeler l'ambiance de certains sommets internationaux, voire de grands événements sportifs. Mais dans le couloir qui mène à l'amphithéâtre des conférences de presse, la « salle des familles » jouxte la salle de presse. Parfois, quand la porte s'entrouvre, des hurlements de désespoir ou de colère s'en échappent, rappelant à chacun le drame humain que cache ce fascinant mystère. Les familles chinoises en particulier sont à bout de nerfs. À Pékin aussi, elles sont rassemblées dans un hôtel, le Lido. Mais beaucoup ont fait le voyage jusqu'à Kuala Lumpur, dans l'espoir d'être au plus près d'éventuelles informations. Un simple malentendu ou une question maladroite d'un journaliste suscite colère ou crise de rage. Les rencontres avec les autorités dégénèrent fréquemment. Éclats de voix, sortie en masse, bouteilles d'eau qui volent sur les intervenants. L'angoisse de ces hommes et femmes qui ont perdu un être cher est indescriptible. Et elle s'aggrave à chaque minute qui passe. Depuis que l'ambassadeur de Chine en Malaisie, Huang Huikang, est venu les voir et leur a dit, sans doute à bout d'arguments : « C'est très compliqué, vous ne pouvez pas comprendre », ils sont hantés par cette phrase. *Comment peut-il dire que c'est compliqué puisque l'on nous dit, à nous, que l'on ne sait rien ?*

Les présentateurs vedettes des grandes chaînes mondiales sont là aussi. Malgré l'annexion de la Crimée par la Russie et les velléités de Poutine sur le reste de l'Ukraine, la disparition du vol MH370 est considérée comme l'affaire la plus captivante du moment. Le sujet se prête formidablement bien aux exigences de la télévision en direct, avec des « mises à jour » et des « points sur les dernières nouvelles » en continu, vingt-quatre heures sur vingt-quatre… D'autant que les

premiers jours ne sont qu'informations, contre-informations, démentis, rumeurs, confirmations, annulations, précisions… Ce tourbillon d'informations engendre à son tour pléthore de scénarios hypothétiques.

L'avion s'est abîmé en mer de Chine : recherches, témoignages et images satellite

Dès les premières heures, la Chine, la Thaïlande, l'Indonésie, Singapour, le Vietnam, l'Australie, les Philippines et les États-Unis ont mis des équipes à disposition de la Malaisie. La France, forte de son expérience depuis le vol AF447 Rio-Paris, tombé dans l'océan Atlantique au large du Brésil le 1er juin 2009, a envoyé une délégation du BEA. Très vite, l'équipe officielle d'enquête est formée, conformément aux exigences de l'annexe 13 de la convention de Chicago. À sa tête est placé un ancien directeur général de l'aviation civile de Malaisie. L'enquête fait appel à l'expertise du NTSB[1] américain, de l'AAIB[2] britannique, de l'AAID[3] chinois, du BEA français, de l'ATSB australien et invite aussi des délégués de Singapour et d'Indonésie. Boeing, Rolls-Royce et Inmarsat sont également conviés. « Le principal objectif de l'enquête est d'évaluer, d'enquêter et de déterminer la cause réelle d'un incident de sorte que des incidents semblables puissent être évités à l'avenir. Il est impératif pour le gouvernement de mettre en place cette équipe indépendante d'enquêteurs qui n'est pas seulement compétente et transparente mais également hautement crédible », recommande la convention de Chicago. « Les Américains du NTSB et de la FAA[4], m'indique un proche de l'enquête, ont été tout de suite là. Les Britanniques aussi

ont envoyé deux enquêteurs. Ils sont allés dans les locaux de Malaysia Airlines et ont demandé toutes les données. »

Logiquement, on regarde d'abord du côté du dernier point de contact, en mer de Chine du Sud, à mi-route entre le nord-est de la Malaisie et la pointe sud du Vietnam. Au début, on ne sait que cela : le contact avec l'avion a été perdu au-dessus du golfe de Thaïlande, entre l'espace aérien malaisien et l'espace vietnamien, juste après le passage de la balise Bitod. La Malaisie se garde de dire qu'elle sait que l'avion a fait un « demi-tour gauche ». Au contraire, elle appelle aux recherches dans cette seule et unique zone.

Le premier jour, c'est un avion de Singapour qui survole la zone. Plus tard, on entendra parler de neuf avions et de vingt-quatre navires, sans en avoir pour autant une liste précise. De jour en jour, leur nombre augmente. Difficile de suivre ! Quand les recherches vont s'étendre à l'autre côté de la Malaisie, sur une surface totale de près de 100 000 kilomètres carrés, quarante-deux navires et trente-neuf avions seront mobilisés. À son pic, la campagne sollicitera vingt-six pays.

Au beau milieu de cette nuit-là, la présence anormale d'un avion au-dessus du golfe de Thaïlande a été signalée par quelques témoins évoquant des bruits inhabituels, des lumières blanches, un avion volant à basse altitude, ou bien un autre en feu, aussi… Rien qui relève du passage habituel, à peine visible car très haut dans le ciel, des long-courriers reliant Kuala Lumpur à Tokyo, Séoul, Hong Kong, Taipei, Pékin…

Là, sur la côte nord-est, des habitants du village de Pantai Seberang Marang affirment avoir entendu un bruit très fort en provenance de l'île touristique de Pulau Kapas. « Des villageois ont entendu une explosion », titre le *Free Malaysia Today* du 12 mars, qui confirme que la police de l'État du Terengganu a pris la déposition de

plusieurs villageois évoquant une bruyante explosion dans la nuit du 7 au 8 mars. Sans se concerter, ceux-ci ont rapporté les faits suivants : vers 1 h 20 du matin, Alias Salleh[5], trente-six ans, était assis avec sept de ses amis à quelques centaines de mètres de la mer, quand tous ont entendu un bruit très fort, « comme le ventilateur d'un moteur d'avion ». Un autre villageois, Mohd Yusri Mohd Yusof, trente-quatre ans, a déclaré qu'en entendant ce bruit étrange, il a cru à l'arrivée d'un tsunami. D'autres résidents de cette région disent avoir vu des lumières bizarres au-dessus de la mer. Dans l'État du Kelantan, le pêcheur Azid Ibrahim, soixante-six ans, a observé, vers 1 h 30, un avion volant très bas, « en dessous des nuages[6] ». Il a pu le suivre pendant près de cinq minutes. Son bateau était à une dizaine de milles nautiques au large de Kuala Besar. Impossible de ne pas le voir, « ses lumières étaient aussi grosses que des noix de coco ». Hélas, tous ses compagnons étaient profondément endormis. Plus ou moins au même moment, à environ 30 kilomètres de Kota Bharu[7], un jeune homme d'affaires, Alif Fathi Abdul Hadi, vingt-neuf ans, a aussi aperçu de brillantes lumières blanches. Il a tenu à faire un rapport auprès du MMEA[8] car l'avion volait « à l'inverse du sens habituel ». Toujours dans cette région, mais bien plus loin en mer, au sud-est du Vietnam, l'employé néo-zélandais d'une plate-forme pétrolière, qui était sorti fumer une cigarette au milieu de la nuit a, lui, soutenu avoir vu un avion en feu à haute altitude. « Je crois avoir vu l'avion de Malaysia Airlines. L'horaire concorde », écrira Mike McKay dans un e-mail envoyé à ses employeurs, après que la Malaisie et le Vietnam eurent ignoré ses messages d'alerte.

La presse vietnamienne publie de son côté un certain nombre d'informations intéressantes, qui passent pourtant quasi inaperçues dans la grande cacophonie des premiers jours. Dès le 8 mars matin, le journal vietnamien *Tuoi Tre News* cite un communiqué de la marine

vietnamienne, selon lequel « l'avion s'est écrasé à 153 milles nautiques (300 kilomètres) de l'île de Tho Chu ». Dimanche 9 mars, une immense traînée de fioul, d'environ 80 kilomètres de long, est repérée par avion à 150 kilomètres au sud du Vietnam. « C'est le premier et seul signe possible de l'avion disparu pour le moment », indique alors le pilote, le lieutenant-colonel Hoang Van Phong.

Une autre information très étonnante, publiée par le *China Times*, site d'informations taïwanais prochinois, parle « d'un signal de détresse urgent du vol MH370 capté par une unité de l'armée américaine basée à U-Tapao, en Thaïlande, selon lequel le pilote disait que l'appareil allait bientôt se désintégrer, et qu'il devait se poser d'urgence[9] ». Cette information me semble extraordinairement importante et intrigante si elle est exacte ; mais dans l'immédiat, on ne sait rien de plus.

Lundi 10 mars au soir, alors qu'il rentre de Bangkok en classe affaires sur un vol Malaysia Airlines, Peter Chong, ami du pilote disparu, fait passer, par le biais des hôtesses, un message de condoléances aux pilotes de son propre vol. « Je voulais juste leur dire ma solidarité dans ces circonstances éprouvantes », me racontera-t-il. À sa grande surprise, une note, gribouillée sur une serviette en papier (qu'il a gardée précieusement), lui revient quelques minutes plus tard. Le commandant de bord de son vol le remercie et ajoute : « L'épave sur votre gauche. » L'avion survole à ce moment-là le sud du golfe de Thaïlande. Peter Chong se colle alors au hublot et constate un évident champ de lumières en mer, où il devine une intense activité de recherches. « Cela prouve qu'à ce moment-là, Malaysia Airlines pensait que l'avion était tombé par là et avait prévenu ses équipages », en déduit Peter Chong.

D'ailleurs, au lendemain de la « perte de contact », un satellite chinois a capté des images de trois grands objets flottants qui

indiqueraient un « lieu de crash possible pour le MH370 ». La position de ces débris, à 105,63 degrés de longitude est et 6,7 de latitude nord, est compatible avec le dernier point de contact. Ces images sont fournies par une agence officielle chinoise, la Sastind[10]. Elles sont datées du dimanche 9 mars à 11 heures du matin. Elles montrent sur un fond de mer gris de petites taches blanches qui mesurent, nous dit-on, 18 mètres par 13, 19 mètres par 14, et 24 mètres par 22 pour la plus grande. On ne retrouve pas tous les jours des objets flottants d'une telle taille, compatible avec les proportions d'un Boeing 777 qui mesure près de 64 mètres de long, par 61 mètres de large au niveau des ailes ! Qui plus est trois d'un coup. Il s'agit, de toute évidence, de la première piste sérieuse depuis le début des recherches. Plusieurs chaînes s'empressent donc d'annoncer que l'avion a été retrouvé. Mais l'agence de presse officielle Chine nouvelle (Xinhua) n'a diffusé ces images satellite que le mercredi 12 mars, trois jours après qu'elles furent prises. De plus, le ministre malaisien de la Défense et des Transports, Hishammuddin Hussein, affirme sans ciller que ces images ont été rendues publiques « par erreur » *(sic)*. Si tel est le cas, c'est sans doute bien la première fois que la République populaire de Chine partage des images satellite « par erreur ». Le ministre ajoute qu'un avion de surveillance malaisien s'est rendu sur place et n'a rien trouvé.

Les recherches dans cette zone sont en fait dominées par deux bâtiments de guerre américains, qui disposent d'hélicoptères et d'un avion de patrouille maritime P-3 Orion. Mais de nombreux autres bâtiments patrouillent également dans ces eaux. Or, ce segment de mer est tout de même assez fermé, pratiquement encerclé par le golfe de Thaïlande puis la côte chinoise au nord, l'archipel des Philippines au nord-est, la grosse île de Bornéo puis Java et Sumatra au sud, et enfin la Malaisie et la Thaïlande à l'ouest. Un avion en mille

morceaux et des dizaines de corps auraient dû être repérés, tôt ou tard.

Les images satellite chinoises ont d'autant moins d'impact qu'elles sont diffusées alors même que se répand la rumeur que l'avion aurait en fait effectué un « quasi-demi-tour » vers l'ouest. Dès lors, malgré ce faisceau d'indices, l'attention se détourne complètement de la mer de Chine du Sud.

Ces témoignages visuels, les déclarations de la marine vietnamienne et les images satellite chinoises sombrent vite dans l'oubli. Ils iront, comme tant d'autres, dans la vaste boîte des « indices temporaires restés inexpliqués ». Ce sont des morceaux de puzzle qu'il faut laisser au bord de la table, en attendant d'en savoir plus.

Si l'avion ne s'est pas abîmé en mer de Chine…

Dès le mardi 11 mars, tout le monde commence donc à envisager un autre scénario que celui du crash en mer de Chine. Dans un élan de transparence, apparemment mal contrôlé, le chef de la Royal Malaysian Airforce, Rodzali Daud, déclare au journal local *Berita Harian* (« Nouvelles du jour »), qu'à 2 h 40 ce samedi-là, soit une heure et vingt minutes après la perte de contact radio et radar, l'avion a été détecté par la base aérienne de Butterworth, près de Pulau Perak, c'est-à-dire à l'opposé de l'endroit où les recherches s'effectuent. Pulau Perak est une petite île située au nord du détroit de Malacca[11]. C'est vrai. Ce sera, tout du moins, confirmé plus tard. Mais à l'époque, c'est de toute évidence une gaffe. Le malheureux a parlé trop vite et va devoir passer les journées suivantes à tenter de nier ses propres paroles. Il publie donc un communiqué affirmant qu'il s'agissait, en fait, d'un signal « non identifié » reçu à « 2 h 15 ».

Le lendemain, l'heure dudit signal devient « 2 h 30 ». Et bientôt l'on ne sait plus ce que l'armée de l'air a vu, ni où, ni à quelle heure…

Deux navires et un avion militaire malaisiens sont tout de même déployés sur la côte ouest en catimini, alors que la zone de recherches officielle reste la côte nord-est du pays… Le *New York Times*[12] affirme alors que l'avion est monté à 45 000 pieds, au-delà donc de la résistance prévue pour ce type d'avion, puis descendu à 23 000 pieds, bien en dessous d'un niveau normal de croisière, lorsqu'il a survolé Penang. L'article cite des officiels américains familiers de l'enquête. Le grand journal américain indiquera ensuite que le téléphone portable du copilote s'est au passage connecté à la terre à ce moment-là. Rien de tout cela ne sera confirmé par la suite, ni clairement infirmé.

Selon le premier rapport provisoire (mai 2014), les militaires ont visionné les enregistrements radar des déplacements de l'avion à 8 h 30, le 8 mars, soit sept heures après la perte de contact. L'information a été communiquée au ministre de la Défense et des Transports à 10 h 30, lequel en a informé le Premier ministre.

La Malaisie n'a jamais expliqué pourquoi ni comment, ayant su le matin même que l'avion avait totalement changé de route en virant vers l'ouest, elle avait néanmoins lancé des recherches de grande envergure à l'est, en mer de Chine du Sud, sollicitant notamment l'aide de la Chine, du Vietnam et de la Thaïlande. Elle ne les a interrompues officiellement qu'une semaine plus tard. « S'ils avaient voulu faire diversion pour laisser le temps à cet avion de faire ce qu'il avait à faire, ils n'auraient pas pu s'y prendre autrement ! » me fera remarquer ultérieurement l'Australien Ethan Hunt, membre du comité de familles qui se constituera en juin 2014 pour lever des fonds afin de financer une enquête privée.

Pendant ce temps, une armée spontanée de détectives bénévoles s'est mise à la disposition du site Tomnod pour scruter des millions d'images satellite des zones de recherches. Ce projet, qui a démarré à l'université de Californie en 2010, a pour vocation d'utiliser des volontaires pour examiner des images satellite et y détecter des feux de forêts, des camps de réfugiés, les dégâts d'un typhon, etc. Jusque-là, le site comptait quelques milliers de participants. Mais avec la recherche du MH370, Tomnod a enregistré jusque 100 000 visites en une minute. Le site n'a pas résisté et a dû fermer les 11 et 12 mars, avant de rouvrir avec un programme plus puissant. Au total, ce sont plus de 8 millions de personnes qui ont regardé les images de Tomnod, 98 millions de fois, repérant 650 000 objets. Courtney Love en personne a publié un post sur son compte Facebook avec une photo satellite tirée du site, qu'elle commente ainsi : « Je ne suis pas experte mais de près cela ressemble fort à un avion et à une nappe de fioul. »

Tandis que l'on cherche l'avion au mauvais endroit, fusent les informations-distraction-diversion. Pendant qu'une flottille internationale tourne en rond en mer de Chine du Sud, sans bien savoir ni où ni comment chercher, familles et médias se pressent et s'agitent au « centre de crise » de l'hôtel Sama-Sama, où elles décortiquent la somme d'informations incohérentes et parfois contradictoires livrées par les points presse quotidiens.

Faux terroristes iraniens avec de vrais passeports volés

La liste des voyageurs ouvre la grande valse-hésitation des informations officielles. À propos du nombre de nationalités à bord,

Malaysian Airlines publie quatre communiqués consécutifs. Le premier en annonce treize, le deuxième quatorze, le troisième quinze et le quatrième revient à quatorze. Il faut dire que les Taïwanais sont comptés parmi les Chinois, et que l'Italien et l'Autrichien recensés sont en fait des Iraniens voyageant avec des passeports volés… Un temps, on parle de quatre passeports volés, mais on apprend lors d'une conférence de presse qu'il n'y en a « finalement que deux ». Tout cela n'a pas grand intérêt pour qui cherche un Boeing et ses 239 passagers mais cela meuble l'antenne. Et contribue formidablement à embrouiller les esprits.

En diffusant la première liste, le samedi 8 mars en fin de journée, un porte-parole de la compagnie aérienne déclare : « Ceci est la liste des gens à bord de l'avion. Toutes les familles ont été informées. » Pourtant, peu après, deux « survivants » émergent de cette liste. En entendant son nom cité parmi ceux des disparus, l'Italien Luigi Maraldi, alors en vacances en Asie, appelle les siens pour les rassurer. Par chance, sa famille n'a justement pas été informée de sa « disparition ». Il s'était fait voler son passeport six mois plus tôt. Quant à l'Autrichien Christian Kozel, il se trouvait chez lui lors du vol MH370. Il s'était également fait voler son passeport, deux ans auparavant, en Thaïlande.

Ce sont en fait deux jeunes Iraniens, Pouria Nour Mohammad, dix-neuf ans, et Seyed Mohammed Rezar Delawar, vingt-neuf ans, qui ont utilisé ces passeports volés, achetés en Thaïlande. L'Iran ? Voilà donc la piste terroriste idéale guettée par tout le monde ! Les deux jeunes hommes étaient arrivés en Malaisie avec leurs passeports iraniens et ont changé d'identité durant leur séjour en Asie. Malaysia Airlines refuse d'expliquer, « pour des raisons de sécurité », comment les passagers détenteurs de faux passeports ont pu acheter leurs billets. S'ensuit une série d'informations contradictoires. L'aviation

civile affirme d'abord ne pas être sûre d'avoir repéré les deux passagers suspects sur les caméras de l'aéroport. Puis le ministre malaisien de l'Intérieur déclare qu'ils « avaient des traits asiatiques ». Mais le directeur de l'aviation civile indique ensuite qu'ils « ne ressemblaient pas à des Asiatiques »… Et quand un journaliste demande à ce dernier des précisions sur l'apparence physique des deux Iraniens, l'homme répond : « Vous connaissez le footballeur italien qui s'appelle Balotelli ? » Ce soir-là, le parterre de journalistes s'abandonne au seul éclat de rire général de toute cette crise et corrige le directeur de l'aviation civile, qui vient d'écorcher le nom du célèbre attaquant italien, né de parents ghanéens. Le directeur de l'aviation civile veut-il signifier que l'on peut être italien sans en avoir l'air ? Ou que les deux Iraniens avaient des traits africains ? Bref, asiatiques ou pas ? Africains ? Joueurs de football ou terroristes ? Qui croire ? Que comprendre ?

Interpol déclare à son tour que les deux jeunes hommes n'ont aucune affiliation terroriste. Ils espéraient, semble-t-il, rejoindre leur famille en Europe et tentaient de brouiller les pistes de leur origine en passant par Pékin. Un énième rebondissement marque cette histoire lorsque les photos des deux jeunes hommes, tirées de la vidéo de l'embarquement, sont publiées. De fait, les deux hommes n'ont rien d'africain. Ils ont bel et bien le type iranien. En revanche, les clichés les montrent avec les mêmes jambes. Leur torse et leur visage sont différents, mais ils portent tous les deux le même jeans et les mêmes baskets. Ce qui à nouveau sème le trouble. Photomontage ? Non, simple « erreur de photocopie », s'excuseront les responsables.

La piste terroriste iranienne fait donc long feu. Au bout de trois jours, plus personne n'y croit. Mais elle aura occupé les médias pendant au moins quarante-huit heures cruciales. Par ailleurs, le

11 mars, Malaysia Airlines réfute des articles de presse selon lesquels cinq passagers se seraient enregistrés pour ce vol sans embarquer. Elle confirme néanmoins que quatre personnes ne se sont pas présentées à l'enregistrement. Leur identité n'est pas divulguée et, comme elles ne se sont pas manifestées, ce point non élucidé s'ajoutera aux précédents.

Fariq, le copilote irresponsable, et les Barbie sud-africaines

Tandis que l'heure tourne sans que les recherches en mer n'apportent le moindre indice, la presse va bientôt se délecter d'un nouvel épisode des plus distrayants. La chaîne de télévision australienne Channel 9 diffuse, dans l'émission « A Current Affair », l'interview d'une jeune et jolie Sud-Africaine, Jonti Roos, qui raconte, photos explicites à l'appui, comment le copilote du vol MH370, Fariq Abdul Hamid, les avait invitées dans le cockpit, elle et sa copine, deux ans plus tôt, sur un vol reliant Phuket et Kuala Lumpur. Elle explique que le commandant de bord de ce vol-là, dont l'identité n'est pas révélée, et son jeune copilote, Fariq Abdul Hamid, âgé alors de vingt-cinq ans, les avaient repérées lors de l'embarquement à Phuket, ville la plus touristique de Thaïlande, aussi connue pour ses plages que pour ses « bars à hôtesses ». En montant à bord, elles avaient été invitées à rejoindre les deux hommes dans le cockpit, pour y passer finalement toute l'heure de vol, décollage et atterrissage inclus. Dans l'interview télévisée, Jonti Roos décrit les deux pilotes de ligne fumant beaucoup et constamment retournés sur leurs sièges, vers les jeunes filles assises sur les strapontins. Soucieuse de ne pas nuire à la réputation du copilote, dont le profil est évidemment examiné de près

depuis la disparition du vol MH370, la jeune fille souligne qu'à aucun moment elle ne s'est sentie en danger. Elle montre des photos gentiment coquines sur lesquelles il est difficile de discerner qui, des pilotes ou des deux Barbie, casquettes d'uniforme de leurs hôtes sur leurs jolies têtes blondes, sont les plus enchantés de cette brève rencontre. Jonti Roos était restée amie sur Facebook avec le copilote, lequel, depuis, s'était assagi.

Fariq Abdul Hamid avait vingt-sept ans et totalisait 2 763 heures de vol quand il a embarqué pour Pékin, dans la nuit du 7 au 8 mars, pour effectuer son premier vol sur Boeing 777 sans surveillant. La règle de Malaysia Airlines impose en effet un surveillant sur les cinq premiers vols d'un copilote formé sur un nouveau type d'appareil. Le jeune homme était alors fiancé avec une homologue pilote, Nadira Ramli, vingt-six ans, rencontrée dans leur école de pilotage, à Langkawi. Issue comme lui d'une « bonne famille », elle travaille pour Air Asia, le concurrent lowcost de Malaysia Airlines. Les témoignages recueillis çà et là par la presse locale brossent le portrait d'un garçon sérieux et estimé. Durant son temps libre, il entraînait des jeunes au foot à cinq. Il leur avait récemment offert leurs tee-shirts d'équipe. Selon un voisin, le père du copilote, haut fonctionnaire dans l'État du Selangor, était très fier de son fils. Sa grand-mère dépeint le jeune homme comme un « bon fils », « obéissant » et « homme pieux ». Ce sont les mêmes échos de « bon musulman », « simple et modeste » qui émanent de la mosquée de son quartier. Le 19 février précédent, Fariq Abdul Hamid avait participé à l'émission « Business Travel », sur CNN, et avait fait très bonne impression. Même s'il a clairement bafoué les règles de sécurité pendant le vol Phuket-Kuala Lumpur, sous la responsabilité du commandant de bord, tous les autres aspects de sa vie révèlent donc une personnalité plutôt rassurante.

À vrai dire, le malencontreux épisode du vol Phuket-Kuala Lumpur donne plutôt du copilote un profil de « gai luron » qui profite de la vie, loin du type terroriste, criminel ou suicidaire que l'on voudrait trouver. Mais certains médias s'engouffrent néanmoins dans cette brèche pour dénoncer une « attitude irresponsable », « peut-être le premier indice de la culpabilité de l'équipage », « des profils intrigants dans le cockpit ». Le monde entier a besoin d'explications et de coupables…

Le mardi 11 mars, Malaysia Airlines se déclare « choquée » par ces accusations portées contre son employé et émet des doutes sur leur véracité. En fait, l'incident illustre surtout le laxisme de la compagnie aérienne.

Enfin, que penser du commandant de bord ?

Après la mise en cause du copilote, survient celle du commandant de bord, Zaharie Ahmad Shah, cinquante-trois ans, visé par ce qui ressemble fort à une campagne de calomnie. Ici, on le dit divorcé. Là, on lit que sa femme et ses enfants ont quitté le domicile conjugal la veille. On le présente encore comme un « fanatique » de politique. La presse cite des sources proches de l'enquête selon lesquelles le pilote aurait été profondément contrarié par la nouvelle condamnation à cinq ans de prison d'Anwar Ibrahim, le leader du parti pro-démocratique Keadilan Rakyat, prononcée le vendredi 7 mars, quelques heures avant le vol. Il se serait même rendu à la cour d'appel de Putrajaya[13] pour manifester sa colère, avec d'autres partisans d'Anwar Ibrahim. On entend dire aussi que son agenda était vide au-delà de la date du 8 mars. On lui trouve même des « lointains parents au Pakistan », comme si cette éventualité était incriminante.

Sa maison, comme celle du copilote, a été perquisitionnée. On y a « découvert » un simulateur de vol. Le 19 mars, on apprendra lors d'un point presse que des informations ont récemment été effacées du simulateur personnel du pilote. Le FBI s'est chargé de les récupérer. Selon le journal malais *Berita Harian*, les enquêteurs s'intéressent à cinq pistes d'atterrissage retrouvées dans le simulateur du pilote, notamment Malé, la capitale des Maldives, où Malaysia Airlines vole régulièrement, Diego Garcia, une base militaire américaine où aucun avion civil n'est censé atterrir, et trois autres pistes, en Inde et au Sri Lanka, toutes d'une longueur d'au moins trois kilomètres, minimum requis pour poser un appareil de la taille d'un Boeing 777. Pourtant, deux semaines plus tard, les enquêteurs américains affirment n'avoir trouvé « rien de suspect » (« *nothing incriminating* ») dans les données du simulateur.

Une photo du commandant de bord en compagnie d'une ravissante jeune Malaise et de deux enfants sur un canapé circule, d'abord à la une d'un journal local, *Utusan-Cosmo*. La légende, vague, laisse penser qu'il s'agirait d'une seconde famille du pilote. En Malaisie, un homme musulman peut prendre jusqu'à quatre épouses, pourvu qu'il en ait les moyens et en respectant certaines règles. Cette image non légendée est reprise par plusieurs tabloïds britanniques, qui se délectent de tout ce qui vise le commandant de bord. L'un des témoignages à charge les plus accablants viendra de Nouvelle-Zélande. À force d'évoquer sa nostalgie de la cuisine malaise – *nasi lemak*, *assam pedas*, *roti canai* –, l'envoyé spécial du *New Zealand Herald*, Lincoln Tan, singapourien-chinois d'origine, se lie d'amitié avec un membre de l'équipe d'enquête. Il finit ainsi par obtenir des informations. Sa source lui avoue que « les pilotes sont dans le collimateur des enquêteurs ». Le *New Zealand Herald* publie l'information le 17 mars. Dix jours plus tard, de retour à Auckland[14],

se basant cette fois sur le témoignage d'un « ami » *(sic)* du commandant de l'avion disparu, le journaliste enfonce le clou. L'article du *New Zealand Herald* daté du 26 mars 2014 cite sans le nommer ce « collègue de longue date du pilote » qui affirme que « le monde du commandant Zaharie Ahmad Shah était en train de s'écrouler. Il avait eu à faire face à de sérieux problèmes familiaux, séparation de sa femme et relation compliquée avec une autre femme qu'il voyait ». Cet informateur anonyme affirme au journaliste néo-zélandais que le pilote était « terriblement contrarié » par le départ de sa femme. L'homme se dit convaincu que Zaharie Ahmad Shah pourrait avoir décidé d'en finir, en faisant disparaître purement et simplement son avion. Trois mois plus tard, le *Sunday Times* de Londres[15] affirmera qu'à l'issue de son enquête, la police malaisienne a blanchi de tout soupçon tous les passagers du vol. Tous, à l'exception du pilote.

Cette suspicion se heurte pourtant au profil du grand-père souriant, passionné de cuisine et de modélisme, bricoleur et rigolard, très apprécié de ses étudiants en pilotage. Certes, il parlait volontiers de politique et possédait un simulateur de vol sophistiqué. Mais même le « collègue de longue date » cité par le *New Zealand Herald* admet que Zaharie Ahmad Shah vivait pour les « 3 F » : « *Family, Food, and Flying* », « la famille, la bonne chère et le pilotage ». Un an après, le rapport provisoire ne recensera que des banalités sur son compte : marié, trois enfants, une fracture de la deuxième vertèbre lombaire datant de 2007, une bonne résilience au stress, à la maison comme au travail. « Pas de passé d'apathie, d'anxiété ou d'irritabilité ». Le document ne relèvera aucun « changement important dans son style de vie, pas de tension familiale ou de conflits interpersonnels ». « Aucun signe comportemental d'isolement social, de changement d'habitudes ou de centres d'intérêt, de

négligence personnelle, d'abus d'alcool ou de drogue n'a été identifié chez le commandant de bord, le copilote ou l'équipage. »

Encore une fois, que croire, qui croire ? Tout le monde sait que le pilote est maître à bord. Il est naturellement le premier responsable en cas de défaillance et donc un *suspect* de choix. Pour ma part, je souhaite me faire un avis définitif sur ce personnage essentiel du vol. Ce n'est pas facile. Au début, la famille du pilote se cache. Un an plus tard, quand je retourne en Malaisie pour faire un point sur l'enquête, en février 2015, je contacte à nouveau sa famille par connaissances interposées. Ils renoncent à la rencontre à la dernière minute… Ils auraient reçu instruction de ne pas parler à la presse. Ce n'est que fin 2015 que je réussirai à rencontrer plusieurs proches du pilote.

Mais au tout début de la crise, tandis que les médias sont promenés de fausses pistes en impasses, les différentes flottes impliquées dans les recherches commencent à questionner la coordination et la gestion de l'exercice. Un émissaire étranger qui a eu accès au centre opérationnel de crise au cours de ces premières semaines me décrit une « pagaille invraisemblable », « des officiers chinois, coréens, les mains sur les hanches ou se grattant la tête, se demandant ce qu'il fallait faire ou ne pas faire »… Le mercredi 12 mars, le gouvernement vietnamien, exaspéré, décide de réduire son engagement dans les recherches maritimes au large de ses côtes en mer de Chine du Sud, critiquant le « manque d'informations précises émanant de la Malaisie ». Le même jour, le ministère chinois des Affaires étrangères lui fait écho : « Il y a trop de confusion pour le moment. Il nous est très difficile de décider si une information est exacte ou non. » Ce degré de critique est extrêmement rare de la part d'un diplomate chinois ; c'est dire la cacophonie qui règne. En quelques jours, cette crise, mieux que n'importe quel exercice militaire, aura cruellement mis en lumière l'absence de coordination

et de processus d'échanges d'informations dans cette partie du monde.

Les pings d'Inmarsat dictent la version officielle

Le mercredi 12 mars marque néanmoins un tournant. Entre en scène un nouvel intervenant dont pratiquement personne n'avait entendu parler jusqu'alors : Inmarsat, société britannique de satellites, cotée à la Bourse de Londres depuis 2005.

« Inmarsat a une excellente réputation. Ils sont reconnus dans l'industrie comme techniquement excellents », m'indique un dirigeant de l'entreprise concurrente AsiaSat, qui rappelle néanmoins que leur mission est d'assurer le transfert d'informations entre les avions de ligne et la terre, pas leur localisation, ni leur suivi.

C'est pourtant cette firme qui va fournir la version officielle et définitive de la route prise par l'avion après sa perte de contact. Car si depuis la désactivation du système Acars l'avion n'a plus émis d'informations techniques à destination de Malaysia Airlines, il a, va-t-on découvrir, continué de recevoir de manière passive un signal silencieux. Ce ping est émis automatiquement vers l'avion quand la station à terre ne reçoit plus de nouvelles pendant une période continue d'une heure. Ce signal « va voir » l'avion et lui demande : « Es-tu là ? » Ce à quoi l'avion répond « oui », ou ne répond pas. Ce ping est donc le seul et dernier lien avec le MH370 après sa disparition des écrans radar. Mais de là à en tirer la localisation de l'avion… Le défi est de taille. Ce signal n'a jamais été conçu pour cela. Et il n'a jamais servi à cela.

Chez Inmarsat, l'ingénieur Alan Schuster-Bruce, ancien élève du Queens College à l'université de Cambridge, a déjà beaucoup travaillé

sur le cas de l'AF447, qui s'est abîmé au large du Brésil en 2009. À la suite de cet accident, il a d'ailleurs instauré le relevé de diverses mesures techniques supplémentaires liées à ce ping passif, notamment sa durée et sa fréquence. « Je m'étais dit : "On en aura peut-être besoin un jour ; peut-être que oui, peut-être que non"… », raconte Alan Schuster-Bruce, dans le seul documentaire qui détaille le rôle essentiel d'Inmarsat dans cette affaire[16]. Pas étonnant qu'en entendant la nouvelle d'un « avion disparu » aux informations de 11 heures de la BBC, le samedi 8 mars 2014, il ait pensé le premier qu'Inmarsat aurait très probablement des informations à transmettre aux enquêteurs… Une course contre la montre s'engage alors chez Inmarsat. Ce ping a beau n'être qu'un infime signal électromagnétique, selon l'équipe scientifique, c'est suffisant pour tenter des analyses. Dans un premier temps, la durée précise du retour d'écho du ping va permettre de déterminer la distance entre l'avion et le satellite.

J'essaye de me représenter un ping comme un petit point invisible qui voyage, à sept reprises, au cœur de la nuit du 8 mars, de la station terrestre, localisée à Perth, dans le sud-ouest de l'Australie, jusqu'au satellite géostationnaire 3F-1, posté à 36 000 kilomètres de la Terre, au-dessus de l'équateur, d'où il repart automatiquement jusqu'au Boeing 777 du vol MH370, avant de refaire le même tracé en sens inverse à travers l'espace et de rapporter ses informations à Perth. Tout ceci à la vitesse de la lumière. Fascinant. Et ce sont ces infiniment petits pings, le dernier plus que les six autres, qui vont imposer au monde la version officielle du destin du MH370.

« La première découverte tout à fait déconcertante fut de comprendre que l'avion avait continué de voler longtemps, longtemps après le dernier contact. On a réalisé que quelque chose de vraiment

étrange s'était passé, pour que l'avion continue de voler pendant tout ce temps », se souvient Alan Schuster-Bruce.

Inutile de tenter de décrire la complexité des calculs requis, d'autant que le satellite 3F-1 a beau être dit « géostationnaire », il oscille constamment entre le nord et le sud de l'équateur. À chaque ping émis correspond donc un cercle dans le ciel sur lequel la distance entre l'avion et le satellite est la même. L'avion a forcément coupé les différents cercles, du premier jusqu'au septième, à chaque instant précis où le ping a été émis. Le huitième et dernier ping, émis à 8 h 19, est différent des autres. Non seulement il arrive bien avant l'heure prévue, quelques minutes seulement après l'avant-dernier, daté de 8 h 11, mais il comporte l'indication d'un redémarrage (*« reboot »*). Les ingénieurs d'Inmarsat en déduisent qu'à la suite de l'extinction des moteurs de l'avion, à court de carburant, le système de communication a automatiquement tenté de redémarrer. Aucun signal n'arrivera plus après celui-là. L'avion a donc continué de voler pendant sept heures après sa perte de contact. C'est la première découverte magistrale d'Inmarsat.

À Londres, une poignée de scientifiques sait donc à présent que l'avion a volé jusque 8 h 19. Mais dans quelle direction ? « On a alors réalisé que si l'on avait quelques données supplémentaires sur l'avion, sa dernière position connue, sa vitesse probable, ses réserves de fioul, on pourrait peut-être tenter de concevoir une route compatible avec les pings… », raconte encore l'expert en communications satellite d'Inmarsat. Un rendez-vous téléphonique est organisé entre Inmarsat à Londres et Malaysia Airlines à Kuala Lumpur, Inmarsat tentant de convaincre la compagnie, « très réticente », de l'importance de lui fournir ces données supplémentaires.

La Malaisie a de bonnes raisons d'être « très réticente », selon Alan Schuster-Bruce : répondre aux questions posées par Inmarsat

revient à avouer qu'elle sait que son avion a tourné plein ouest et a été vu au nord de Sumatra (côté ouest de la Malaisie), alors même qu'une armada de quarante-trois navires, soutenue par cinquante-huit avions, a pour instruction au même moment de le chercher en mer de Chine du Sud (côté est de la Malaisie). Inmarsat obtient toutefois les informations encore secrètes dont elle a besoin pour approfondir ses analyses. Mais c'est compliqué. Tellement compliqué qu'« à un moment, on s'est vraiment demandé si tout cela n'était pas qu'un vaste piège tendu à Inmarsat », se souvient Alan Schuster-Bruce, qui précise le doute qui l'a envahi : « L'avion serait tombé quelque part et pendant ce temps-là, quelqu'un se ferait passer pour l'avion. »

Inmarsat finit tout de même par trouver un scénario compatible avec ses pings. Elle produit la « théorie des deux arcs ». L'avion aurait volé le long d'un arc, soit vers le nord (de la Thaïlande jusqu'à la frontière du Kazakhstan et du Turkménistan), soit vers le sud (de l'Indonésie jusqu'au cœur de l'océan Indien). C'est la seconde découverte importante d'Inmarsat.

Inmarsat transmet ses deux révélations à la Malaisie le mercredi 12 mars. Kuala Lumpur ne réagit pas. « On s'est dit qu'ils recevaient peut-être en même temps d'autres informations leur indiquant que l'avion était en fait au milieu de l'Atlantique… », raconte Alan Schuster-Bruce. Le jeudi 13 mars, le *Wall Street Journal* annonce que l'avion aurait volé plusieurs heures après la perte de contact radio. Pendant deux jours, le ministre de la Défense et des Transports, Hishammuddin Hussein, va démentir aussi vigoureusement que possible ces nouvelles informations. Une posture constante du ministre au cours de cette crise, qui mériterait qu'on lui accole d'emblée le sobriquet de « Monsieur Non-Non ». Très bizarrement, le jeudi 13 mars, c'est le porte-parole de la Maison-Blanche qui parle de

« nouvelles informations » et d'« une nouvelle zone de recherches », en mentionnant déjà le sud de l'océan Indien. Washington force ainsi Kuala Lumpur à sortir de son mutisme, tout en lui laissant la responsabilité d'annoncer les détails.

Vendredi 15 mars : un « acte délibéré » à bord du MH370

Le samedi 15 mars, enfin, le Premier ministre malaisien, Najib Razak, fait sa première intervention publique depuis le début de cette crise qui a pourtant placé son pays sur le devant de la scène internationale comme aucune autre actualité ne l'avait encore fait. Il répète que cette situation est « sans précédent ». Il confirme le changement de trajectoire de l'avion évoqué depuis cinq jours, mais toujours nié jusque-là. Il confirme que les systèmes de transmission de données du Boeing 777 (Acars et transpondeur) ont été « désactivés ». Il évoque un « acte délibéré » par « quelqu'un à l'intérieur de l'appareil ». Enfin, le Premier ministre entérine la double théorie d'Inmarsat, d'après laquelle l'avion a volé jusque 8 h 19 et selon un arc, soit sud, soit nord. On comprend que celui qui a pris les commandes de l'appareil ne pouvait être qu'un expert. À l'issue de son unique intervention devant la presse, Najib Razak ne répond à aucune question des journalistes. La disparition du vol MH370 et de ses 239 passagers change de nature. Elle a été dirigée, et de main de maître, semble-t-il. Un détournement, alors ? Mais à quelles fins ?

Après avoir laissé ses voisins, alliés et partenaires chercher au mauvais endroit pendant une semaine, la Malaisie a donc, une

nouvelle fois, retardé de plusieurs jours l'officialisation d'une information majeure, et la mise en œuvre du processus de réponse *ad hoc*. Pour les uns, c'est par pure incompétence, pour d'autres c'est une tactique délibérée, destinée à cacher une vérité inavouable. Aussi importantes soient-elles, les informations d'Inmarsat ne fournissent aucun indice sur la solution de l'énigme. En revanche, elles décuplent l'aire des recherches.

Sans plus d'éclaircissements, la deuxième semaine ressemble fort à la première. Les points presse des autorités servent avant tout à démentir tant les fausses que les vraies informations qui circulent. Non, l'avion n'a pas été vu aux Maldives. Non, l'avion n'a pas fait demi-tour douze minutes avant le funeste et désormais célèbre *« Good night, Malaysian 370 »* du copilote. Non, nous n'avons toujours pas l'intention de présenter des excuses aux familles. Non, nous n'allons pas divulguer les informations reçues par les radars des pays voisins. Non, nous ne savons pas ce que le simulateur du pilote contient. Non, nous ne savons toujours pas par où est passé l'avion…

Chaque soir à 17 h 30, le ministre « Non-Non » de la Défense et des Transports, le directeur des opérations de Malaysia Airlines, le chef de la police et le directeur du bureau de l'aviation civile s'alignent, bras le long du corps, sur l'estrade-échafaud de la salle de conférences de presse. Ils sont chaque soir un peu plus penauds, chaque soir un peu plus cernés, face à une salle toujours pleine à craquer de caméras qui tournent en direct, de flashs crépitants et de journalistes qui sont, eux, chaque soir un peu plus frustrés… Un grand sikh imposant fait office de maître de cérémonie. C'est lui qui désigne le journaliste autorisé à poser une question.

Le 19 mars, un journaliste de la BBC demande au directeur général de l'aviation civile de confirmer que le Boeing est bien passé par certaines balises aériennes précises. Il s'entend répondre que

« l'on est encore en train d'enquêter ». Il s'agissait pourtant de l'une des rares informations que tout le monde pensait « clairement établie » ! Le directeur général de l'aviation civile ajoute qu'il n'est plus tellement important de savoir « par où » l'avion est passé, puisque l'attention se porte désormais exclusivement sur le lieu où il se trouve… Cette réponse et ce commentaire, onze jours après la perte de contact avec l'avion, déclenchent un soupir collectif de consternation. Un autre soir, un journaliste anglo-saxon fait remarquer au ministre Non-Non que le Kazakhstan, cité la veille comme étant « au cœur du dispositif de recherches » sur l'arc nord, n'est semble-t-il « pas au courant » de son rôle dans cette opération. « La grande république d'Asie centrale n'a reçu aucune demande d'assistance de Kuala Lumpur », affirme le journaliste. Régulièrement, les autorités malaisiennes sont ainsi prises en flagrant délit d'incohérence, ou d'incompétence. Les journalistes qui découvrent la Malaisie se demandent, stupéfaits, dans quel pays kafkaïen ils ont bien pu tomber. Mais déjà, le grand sikh escorte par la porte de service les intervenants, qui quittent les lieux hâtivement, laissant derrière eux nombre de mains levées et autant de questions sans réponses.

1. NTSB : National Transport Safety Board, bureau national de la sécurité des transports.

2. AAIB : Air Accident Investigation Bureau, bureau britannique d'expertise des accidents d'avions.

3. AAID : Aircraft Accident Investigation Department, bureau chinois d'expertise des accidents d'avions.

4. FAA : Federal Aviation Administration, agence gouvernementale de l'aviation civile américaine.

5. Cité par l'agence officielle de presse malaisienne Bernama.

6. Cité par le *New Straits Time*, journal anglophone malaisien pro-gouvernemental.

7. Kota Bharu est la capitale de l'État du Kelantan.

8. MMEA (Malaysian Maritime Enforcement Agency) : l'agence malaisienne de surveillance maritime.

9. http://www.chinatimes.com/realtimenews/20140308003502-260401 (site en langue chinoise).

10. La Sastind est l'Agence nationale chinoise de la science, la technologie et l'industrie pour la défense nationale.

11. Le détroit de Malacca est le couloir de mer qui sépare l'île de Sumatra (Indonésie) de la péninsule malaisienne.

12. Article à la une du *New York Times*, 15 mars 2014 : « Radar Suggests Jet Shifted Path More Than Once ».

13. Putrajaya est la capitale administrative de Malaisie, située à 30 kilomètres au sud de Kuala Lumpur. La condamnation à cinq ans de prison pour « sodomie » de Anwar Ibrahim sera confirmée en février 2015 par la Cour fédérale, dernière instance juridique de Malaisie.

14. Auckland est la capitale économique de la Nouvelle-Zélande.

15. Édition du 22 juin 2014.

16. Documentaire Horizon de la BBC, *Where Is Flight MH370 ?*, diffusé le 17 juin 2014.

3

« Malaysia Boleh ! » Le contexte malaisien

Quand j'arrive à Kuala Lumpur, le 18 mars 2014, accueillie par la touffeur malaisienne dès la sortie de l'avion, la disparition du vol MH370, survenue dix jours plus tôt, reste omniprésente. On aperçoit à l'aéroport de grands posters *« Pray for MH370 »*. Dans le métro et dans la rue, des lieux de recueillement improvisés avec bouquets de fleurs, parterres de bougies, messages. *« Please come back »* (« Revenez, s'il vous plaît ») ; *« Where are you? We are waiting for you »* (« Où êtes-vous ? On vous attend »)… Les journaux malaisiens font leur une, non-stop depuis le dimanche 9 mars, avec les bribes de nouveauté que chaque jour apporte ou non.

La Malaisie est encore en total état de choc. Les Malaisiens, généralement décontractés et heureux de vivre, sont tristes et inquiets. Le slogan national a été, ces dernières décennies, *« Malaysia Boleh ! »* (« La Malaisie en est capable ! »), équivalent local, antérieur de trente ans, du *« Yes we can ! »* américain. Même si depuis quelques années les Malaisiens n'utilisent plus qu'avec sarcasme cet ancien cri de ralliement d'une Malaisie pleine d'audace. Autant que l'ampleur de

la catastrophe – 239 vies confisquées, dont celles de plusieurs jeunes enfants –, c'est son mystère qui hante les esprits. Non seulement c'est terrifiant, mais c'est également incompréhensible.

Depuis que l'on sait qu'il y a eu « action délibérée », comme l'a dit le Premier ministre Najib Razak trois jours plus tôt, le seul scénario qui permette encore d'espérer est celui d'une prise d'otages. Les plus optimistes imaginent donc que des négociations secrètes sont en cours, ce qui expliquerait le grand concert de couacs auquel on assiste. Pour ceux-là, un dénouement heureux est encore possible : rien n'indique que l'avion se soit écrasé ; il s'est donc posé quelque part.

Je me rends tous les soirs aux conférences de presse du Sama-Sama, par le train rapide qui relie Kuala Lumpur à l'aéroport, coupant à travers des milliers d'hectares de palmeraies, mais je me suis installée dans un hôtel du centre-ville. Les responsables du journal m'ont bien indiqué qu'ils n'attendaient pas de moi que je raconte les conférences de presse : « Pour cela, on a l'AFP [Agence France-Presse]. » Ma mission est plutôt de planter le décor, d'expliquer le contexte, de prendre le pouls du pays… Que s'y dit-il ? Que pense la population malaisienne de cet incroyable événement ? Dans quel sens regarder ? Qui sont, dans un cas comme celui-ci, ceux que l'on appellerait les *usual suspects*, les « suspects d'office » ? Si c'est un « acte délibéré », qui, objectivement, peut avoir besoin de faire disparaître un Boeing 777 avec autant de personnes à bord ? Quelle marchandise ou quel passager cet avion a-t-il pu transporter de si spécial, de si précieux, ou de si dangereux pour qu'il ait fallu l'empêcher d'arriver à destination ?

La notion vague de vérité en Malaisie

J'ai découvert, pendant les années où j'ai vécu en Malaisie au début des années 2000, que la vérité y est un concept vague… Il m'est arrivé de rappeler une personne, tant ses déclarations étaient incohérentes avec le reste de mon enquête. Entendant la raison de mon nouvel appel, mon interlocuteur (le patron d'un grand hôtel de KLCC[1], le district central de Kuala Lumpur, pas un éleveur de poules au fond du Sarawak), aussi candide que Candide lui-même, me répondit : « Ah, mais je vous disais cela parce que je pensais que c'est ce que vous vouliez que je vous dise ! » Extraordinaire… Cela pourrait rappeler le « dites-leur ce qu'ils veulent entendre » de Lénine[2]. Mais en l'occurrence, ces propos illustrent surtout le côté extrêmement bienveillant des Malaisiens.

Comment leur en vouloir ? Cela part d'une si bonne intention… Pas toujours, hélas. Les quelques médias libres qui relèvent l'énorme défi d'offrir de l'information locale de qualité prennent des risques considérables. Ils sont régulièrement sanctionnés[3]. Les sites ou les journaux qui n'ont pas la possibilité d'être hébergés à l'étranger risquent de perdre leur licence[4].

Quand j'ai obtenu ma carte de presse, après un an de démarches laborieuses, l'entretien avec le responsable du ministère de l'Information s'est conclu par un conseil d'ami : « Au fait, miss Florence, pas besoin de couvrir la politique, on est bien d'accord ? » Face à ma surprise naïve, puis ma détermination à « évidemment » couvrir la politique, M. Azlan, non sans une série de soupirs douloureux, quelques contorsions sur sa chaise à roulettes et des hochements de tête navrés, s'était lancé : « Miss Florence, comprenez, je vous en prie, si vous couvrez la politique, je vais avoir des soucis. Si moi j'ai des soucis, vous aussi vous aurez des soucis… »

Est-ce assez clair ? C'est gentiment dit, mais l'avertissement est explicite. Surtout dans un pays qui utilise encore régulièrement

l'ISA[5], loi prétendue d'exception, qui autorise la garde à vue sans jugement pendant deux ans, renouvelable *ad vitam aeternam*. Comme de toute façon M. Azlan m'avait offert une carte de presse « valable quinze jours », nous nous sommes quittés sur cet arrangement : il garderait précieusement ma carte dans son tiroir, afin qu'elle soit prête le jour où j'en aurais vraiment besoin. Règle d'or en Malaisie : la vérité est une notion relative, et souvent considérée dangereuse.

Malaysia Airlines : une compagnie au-dessus de tout soupçon ?

Venons-en à l'avion. Il vole sous les couleurs de MAS. Qu'en est-il donc de cette compagnie aérienne, détenue à 70 % par le fonds d'investissement de l'État, Khazanah Nasional Bhd, dont les hôtesses, dans leurs sarongs fleuris turquoise et rose, rivalisent d'élégance et de gentillesse avec celles de Singapore Airlines, la compagnie de référence dans toute la région ? Pour ce qui est du service et de la sécurité, MAS jouit d'une excellente réputation. Les voyageurs de classe affaires évoquent en salivant ses célèbres brochettes de viandes grillées au charbon sauce *satay*. Son premier vol commercial remonte à 1947, ce qui en fait une des pionnières du ciel asiatique. Jusqu'au 8 mars 2014, son dernier accident grave datait de 1977. MAS est alors l'une des sept meilleures compagnies aériennes du monde, classée « 5 étoiles » par l'organisme d'évaluation britannique Skytrax. Sa flotte de 151 avions a quatre ans de moyenne d'âge, ce qui en fait la flotte la plus moderne de la planète. Certes, le Boeing 777-200 ER du vol MH370, acquis en 2002, fait partie de ses appareils les plus anciens, mais ce n'est en rien problématique. MAS a rejoint la

troisième plus grande alliance aérienne, One World, en 2013. Jusque-là, rien de plus rassurant.

Mais les résultats commerciaux ne sont pas aussi brillants. Momentanément rentable entre 2007 et 2010, la compagnie a replongé en 2011 : pour un chiffre d'affaires de 3,1 milliards d'euros (13,6 milliards de ringgits), MAS a publié une perte nette de 581 millions d'euros. En 2014, l'entreprise continue de perdre plus d'un million d'euros par jour. Que se passe-t-il ? En fait, la compagnie a augmenté sa capacité de près de 20 % en 2013 par une frénésie d'achats, alors que ses revenus totaux, incluant l'activité cargo, n'ont, eux, progressé que de 2 %. Par ailleurs, cette compagnie aérienne compte trop de personnel et trop de « gros salaires[6] ».

Bref, c'est l'hémorragie. Pourquoi acheter tant de nouveaux avions quand le marché devient plus concurrentiel ? « Pourquoi ? Vous plaisantez ? Tout le monde sait à quoi sert une commande d'avions ! » m'indique, sur un ton blasé, un contact qui soupçonne le service des achats d'être « foncièrement corrompu ». MAS est en effet concurrencée par l'arrivée en Asie de transporteurs aériens d'Europe et du Moyen-Orient pour les long-courriers, et par plusieurs compagnies lowcost, dont AirAsia et Asiana, pour les vols régionaux. D'après les contacts qu'a cet informateur, l'entreprise n'est pas si bien tenue. D'un côté, MAS achète ce qu'il y a de plus cher, pour les « bonnes raisons » auxquelles il fait allusion, mais elle est ensuite obligée de faire des économies sur d'autres postes. Contrairement à 75 % des opérateurs de Boeing 777, MAS n'est pas abonné au service « Boeing Airplane's Health Management », qui consiste à collecter en direct les performances de l'avion, afin de traquer en direct les éventuels problèmes et d'optimiser par la suite le programme de maintenance. « Je ne sais pas dans quelle mesure le fait de ne pas s'abonner à ce programme peut laisser soupçonner des défaillances

ou des fraudes en matière de maintenance, mais on peut penser que ce n'est pas bon signe », m'indique, toujours prudent, l'ancien directeur du BEA, Jean-Paul Troadec, que je consulte sur la question.

Quant aux opérations, elles ont aussi leur lot normal d'incidents. Une quinzaine en 2014 et autant en 2015, selon le site AeroInside.com, qui les détaille une à une : pneus explosés au décollage, moteurs problématiques, double panne de générateurs, fumée en cabine, coup de foudre, dépressurisation, etc. Impressionnant à première vue, mais visiblement pas suffisamment pour inquiéter ni l'EASA (Agence européenne de sécurité de l'aviation), ni la FAA (Federal Aviation Administration), qui n'ont jamais « blacklisté » MAS.

L'incendie du 26 mars 2014, qui s'est déclenché à 16 heures dans l'atelier avionique des installations de maintenance de Malaysia Airlines, a en revanche beaucoup surpris. C'est là que MAS répare et entretient tous les composants électroniques de ses avions. L'endroit est névralgique. Il est situé au second étage du hangar numéro 2, à Subang, la ville de l'ancien aéroport international de Kuala Lumpur. MAS n'en fait état que deux jours plus tard, après qu'un ancien député, spécialiste des questions d'aviation, Wee Choo Keong, l'eut mentionné sur son blog. Ce feu dans l'atelier de maintenance électronique est resté inexpliqué. Il est sans précédent en trente ans d'activités sur place. Qu'est-ce qui l'a déclenché ? Quels matériels et quels documents ont été détruits ou endommagés ? Pourquoi le système anti-feu n'a-t-il pas fonctionné ? Mystère.

Quand, quatre mois plus tard, Malaysia Airlines perd son second Boeing 777, au-dessus de l'Ukraine, cette fois avec 298 personnes à bord, abattu, comme l'établira le rapport d'enquête, par un missile de fabrication russe, l'action de la compagnie aérienne nationale replonge de 18 %. La capacité à survivre de la compagnie, qui a

perdu près de 85 % de sa capitalisation boursière en cinq ans, est mise en doute. En juillet 2015, le nouveau P.-D.G. de MAS, l'Allemand Christoph Mueller, déclare que techniquement, l'entreprise est en faillite ; sa stratégie va consister à « arrêter l'hémorragie en 2015, stabiliser en 2016 et relancer en 2017 ». Au 1er septembre 2015, Malaysia Airlines renaît de ses cendres, sous une nouvelle identité juridique. Elle ne change ni de logo, ni de nom. Même les sarongs à fleurs rose et turquoise du personnel de bord restent identiques. Mais MAS en tant qu'entreprise n'existe plus ; ses dettes non plus. MAB (Malaysia Airlines Berhad) redémarre « de zéro ». Voici donc à grands traits l'état de l'entreprise au cœur de la tourmente.

En Malaisie, tout est politique

Je me rends bien sûr au Parlement. Car tout est politique, en Malaisie. Le *parliamen* de Malaisie est un grand immeuble blanc, style années 1970, qui domine de plusieurs étages le jardin botanique et la parcelle de jungle à peine domptée qui le cernent, le tout entouré d'un entrelacs d'autoponts-spaghettis. Je passe le contrôle dans la voiture d'un ami, Wong Chen, ancien avocat devenu député du parti d'opposition Keadilan Rakyat (« Parti de la justice du peuple »). Quelques mots amicaux, un clin d'œil au gardien, et la barrière se lève.

Dans sa tenue traditionnelle, Imran est l'un de ces hommes politiques malaisiens devenus inoffensifs avec les années. Ancien amiral de la marine royale malaisienne qui a passé depuis longtemps l'âge de la retraite militaire, il est resté bien assis sur son siège de député. Son avis, précise-t-il, n'engage que lui. « J'ai regardé des écrans radar pendant des dizaines d'années. Je peux vous dire que la

seule façon pour un avion, comme pour un navire d'ailleurs, de disparaître d'un écran radar, c'est de disparaître tout court ! Explosion en vol ou crash ! Je vais demander au Parlement de reprendre les recherches là où l'avion a quitté les écrans ! » Il ne sait pas encore que l'avion n'a en réalité pas vraiment disparu des écrans radar. D'ailleurs, le lendemain, le magazine économique malaisien *The Edge* affirme que l'armée de l'air lance une enquête pour comprendre comment, après avoir fait son quasi-demi-tour, le MH370 a pu retraverser l'espace aérien malaisien d'est en ouest sans être nullement repéré par les radars sophistiqués, britanniques et français, dont dispose le pays. Apparemment, l'équipe de veille qui surveillait les radars dormait devant ses écrans… L'information n'étonne personne. Que faire d'autre à 1 heure du matin ? « Il y a tellement d'erreurs et de gaffes qu'on ne sait plus que croire », ajoute l'amiral, en rappelant que les services d'immigration du pays ont eux aussi été pris en défaut, sur l'affaire des passeports volés. Et, là-dessus également, il va falloir demander des comptes. Il est enfin furieux qu'il ait fallu attendre des jours entiers pour avouer que l'avion avait totalement quitté sa trajectoire. Et que l'on ait ensuite fait croire que l'on avait retrouvé la trace de l'avion, alors qu'en fait c'était le vol SQ61 de Singapour Airlines pour Barcelone ! Non, vraiment, il n'est pas fier de son armée de l'air…

Ce jour-là, les députés de l'opposition fulminent car, la veille, le gouvernement a tenu une séance d'information secrète sur le MH370, à laquelle seuls les députés de la coalition au pouvoir, le Barisan Nasional, ont été invités. Pourtant, mes entrevues avec les députés de la majorité ne déboucheront pas sur la moindre piste qui paraisse mieux informée. Je n'ai droit qu'à une litanie de phrases lentes cadencées par ces *« lah »* typiques du *malaynglish*, l'anglais local. Ils expriment leur « grande tristesse-*lah* », saluent les « efforts

formidables du gouvernement-*lah* » pour gérer cette « crise sans précédent-*lah* ». « Nous ne sommes qu'un pays en voie de développement, c'est une crise trop grosse pour nous », estime un député de la majorité, Datuk[7] Wira Ahmaad Hanzeh. Certes, coordonner un tel exercice de recherches n'est pas facile. « Vous devez comprendre, ceci n'a jamais eu lieu avant. C'est une situation comme l'histoire de l'aviation n'en a jamais connu », entend-on à l'envi. La Malaisie s'abritera derrière cette excuse tout au long de cette affaire, se présentant comme la victime accidentelle d'un événement qui la dépasse. Il serait plus exact de dire qu'aucune compagnie aérienne n'a encore jamais réussi à perdre un Boeing 777, considéré comme l'un des avions les plus sûrs au monde, qui plus est sur une route « facile » et classique d'un vol de routine, dans des conditions météo parfaites… Le député de la majorité clôt notre entretien en me disant que dans son *kampung* (village), « tout le monde prie de toutes ses forces ». Me voilà rassurée sur la détermination et l'engagement de la classe politique malaisienne.

Malaisie-Chine : y a-t-il des contentieux entre les deux pays ?

Revenons à l'avion. Il se rendait à Pékin. Ce n'est pas une destination anodine ; capitale politique de la deuxième puissance mondiale… Il y avait une majorité de Chinois continentaux à bord, un grand nombre aussi de Chinois malaisiens. Où en sont les relations sino-malaisiennes ? Y a-t-il des contentieux entre les deux pays ? Le vice-président de la chambre de commerce et d'industrie chinoise de Kuala Lumpur, Michael Chai Woon Chew, est, comme tous les membres de sa chambre, un familier du vol MH370, ainsi que de

son vol retour Pékin-Kuala, le MH371. Il m'explique que les relations entre la Malaisie et la Chine remontent à cinq siècles. Elles sont fondées sur la communauté chinoise de Malaisie, dont la présence et le rôle sont essentiels. Chacun sait que ce sont les Chinois de Malaisie, lesquels ne représentent qu'un quart de la population, qui font tourner le pays. D'ailleurs, les trois jours de Nouvel An chinois « ferment » la Malaisie bien davantage que les quarante jours de ramadan, dans ce pays où la religion officielle est l'islam, pratiquée par plus de 60 % de la population. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait jamais eu de tensions ou de jalousies car la place des Chinois dans l'économie ou la société est parfois mise en cause par les « Bumiputras », « fils du sol », les Malaisiens de « race » malaise. En 1969, des violences antichinoises firent ainsi des centaines de morts. Mais depuis la visite en Chine, il y a quarante ans, de Tun Abdul Razak, le père de l'actuel Premier ministre, les relations n'ont fait que se renforcer, me dit mon interlocuteur. Un plan stratégique, *« G to G »*, « de gouvernement à gouvernement », a été signé pour développer les échanges commerciaux, qui devraient atteindre 160 milliards de dollars en 2017. Le grand port de Kuantan appartient déjà à 50 % à des investisseurs chinois. D'ailleurs, il y avait justement dans le MH370 un groupe d'investisseurs chinois dont le voyage en Malaisie avait été offert par un promoteur immobilier.

Que se passe-t-il avec les États-Unis depuis le 8 mars 2014 ?

Une hypothèse assez paranoïaque circule dans les milieux d'affaires, dominés par la communauté chinoise. Elle postule que si les États-Unis étaient impliqués dans cette affaire d'avion disparu, ce

serait pour saboter la relation Chine-Malaisie. Car la Malaisie, m'explique-t-on, essaye d'être amie avec tout le monde. « Mais quand vous êtes ami avec tout le monde, vous n'avez pas de vrais amis… » Elle joue à l'équilibriste sur la scène internationale, tout particulièrement entre la Chine et les États-Unis. « L'Indonésie est beaucoup plus clairement inféodée aux États-Unis que nous. La Malaisie est restée très neutre vis-à-vis de la montée en puissance de la Chine et même sur les questions territoriales en mer de Chine », observe Michael Chai Woon Chew.

On va pourtant observer un rapprochement spectaculaire entre la Malaisie et les États-Unis au cours des mois qui suivent la disparition du 8 mars 2014. Tout d'abord, la visite officielle de Barack Obama, en avril 2014, une première depuis Lyndon Johnson en 1966. Barack Obama déclare alors que « les États-Unis considèrent la Malaisie comme essentielle pour la stabilité régionale, la sécurité maritime et la liberté de navigation ». Six mois après cette visite historique, Najib Razak sera invité à jouer au golf avec le président américain à l'occasion des vacances familiales de Noël des Obama à Hawaï. Qu'a bien pu faire Najib Razak pour mériter un tel privilège ? Si par hasard les deux hommes avaient des confidences à se faire, c'était le cadre idéal. Moins d'un an plus tard, Barack Obama revient une nouvelle fois en Malaisie, à l'occasion du sommet USA-Asean (Association des pays d'Asie du Sud-Est[8]), en marge du sommet de l'Apec. Barack Obama et Najib Razak sont devenus inséparables ! Entre-temps, le secrétaire d'État, John Kerry, s'est lui aussi rendu en Malaisie, en août 2015, pour préparer la signature du fameux Accord de partenariat transpacifique (TPPA).

Malgré l'intérêt stratégique évident pour les États-Unis de contrecarrer les nouvelles ambitions chinoises dans la région, notamment en mer de Chine du Sud, les observateurs s'expliquent

mal ce soudain coup de foudre entre Washington et Kuala Lumpur, d'autant plus surprenant que la réputation du Premier ministre Najib Razak est de plus en plus sulfureuse. Non seulement le fonds de développement national, nommé 1MDB, que le Premier ministre a créé et placé sous son patronage en 2009, a réussi à accumuler en moins de cinq ans plus de onze milliards de dollars de dettes – une contre-performance tellement exceptionnelle qu'elle mériterait une entrée dans le très populaire *Livre des records de Malaisie*[9] –, mais on a également découvert, courant 2015, la somme astronomique de 2,6 milliards de ringgits, soit 700 millions de dollars[10], sur le compte personnel du Premier ministre. Najib Razak a expliqué pour sa défense que ce cadeau venait d'un parrain du golfe Persique, « en échange de prises de position anti-israéliennes » *(sic)*. Mais finalement, le généreux bienfaiteur, sa majesté Saud Abdulaziz Majid al-Saud, n'existe même pas[11]… Fin janvier 2016, Najib Razak a néanmoins été lavé de tout soupçon de corruption par le nouveau procureur général de Malaisie. Quel chef d'État, ailleurs dans le monde, pourrait survivre politiquement à des malversations d'une telle ampleur ? *« Malaysia Boleh ! »*

Le squelette dans le placard de l'amitié franco-malaise

Jusqu'à ce que le scandale 1MDB prenne le devant de la scène, c'est une autre affaire, dans laquelle la France joue un rôle important, qui hantait la vie politique de la Malaisie, et plus particulièrement celle du Premier ministre. Si le premier contrat militaire entre la France et la Malaisie portait sur des Exocet, au milieu des années 1980, la commande des sous-marins Scorpène français, finalisée en 2002, a marqué le début d'une nouvelle lune de miel entre les deux

pays. Depuis, Najib Razak connaît bien la France, et la France le connaît bien. C'est lui, alors ministre de la Défense, qui a géré et signé le fameux contrat. Celui-ci porte sur la livraison de trois sous-marins (deux Scorpène et un Agosta d'occasion) et sur la formation des équipages. Montant total : plus d'un milliard d'euros. Malaysia Airlines est directement concernée, car la France accepte, dans le lot du contrat militaire, d'augmenter la fréquence des vols Kuala-Paris de MAS, au grand dam d'Air France.

Malheureusement, l'affaire des Scorpène ne s'est pas terminée en 2002, ni même en 2015, avec la fin de la formation des équipages de sous-mariniers. Plusieurs années après la vente, des soupçons de commissions font surface, si l'on peut dire. En 2005, une jeune et jolie interprète mongole, Altantuya Shaariibuu, participe à un voyage à Paris avec son amant, Abdul Razak Baginda, analyste politique raffiné et ami intime de Najib Razak, qui avait servi d'intermédiaire dans la négociation des sous-marins. Maligne, elle entend et comprend beaucoup de choses. Mais à trop réclamer sa part du butin, la jeune femme est assassinée par balles en 2006. Son corps, attaché à un tronc d'arbre dans la jungle à proximité de la capitale, est réduit en bouillie à l'explosif C4[12]. Fin 2008, Baginda, l'intermédiaire raffiné, initialement jugé coupable d'avoir commandité le meurtre de sa belle maîtresse, est acquitté après deux ans de prison et file vivre en Angleterre. Il entreprend des études à Oxford. Le scandale est revenu en France en 2009, quand l'ONG malaisienne Suaram, représentée par l'avocat William Bourdon, porte « plainte contre X », pour abus de biens sociaux, corruption active et passive. Le parquet de Paris ouvre une enquête en 2010. Mais le Premier ministre refuse d'être entendu par le juge français. Et même si cette attitude risquait de faire de lui un « fugitif » au regard de la loi française, tout semble s'être arrangé. Fin 2014, le scandale revient sur le devant de la scène

malaisienne quand, nul ne sait par quel prodige, l'un des deux policiers jugés coupables de l'exécution (et donc condamnés à la pendaison) se retrouve en Australie et menace de dire qui lui a vraiment donné l'ordre de tuer. Fin 2015, à Paris, l'affaire suit son cours, lent et fangeux comme la rivière Klang[13].

Y a-t-il le moindre rapport entre les sous-marins français Scorpène et la disparition du vol MH370 ? Non, bien sûr. Si ce n'est qu'on retrouve le même homme aux manettes, ministre de la Défense à l'époque, et à présent Premier ministre et ministre des Finances ; si ce n'est aussi qu'elle illustre des méthodes, un « style » dans la gestion des affaires du pays qui n'augure rien de bon en matière de transparence. Il se trouve que l'homme qui est en première ligne tout au long de cette crise, le ministre « Non-Non » de la Défense, Hishammuddin Hussein, est le cousin germain du Premier ministre Najib Razak. C'est en outre la première fois que le ministre de la Défense malaisien porte simultanément le portefeuille des Transports[14]. Avec ces deux casquettes, « Non-Non », a la haute main tant sur l'armée que sur l'aviation civile. Si l'on avait voulu verrouiller la chaîne d'informations, on n'aurait pas pu imaginer un dispositif plus au point.

Les affaires n'ont pas cessé pour autant entre la France et la Malaisie. Tant s'en faut. Quatre A400M (avions de transport de troupes) sont commandés en 2005, douze hélicoptères de combat Eurocopter 725 Caracal en 2008[15]. Fin 2011, la DCNS (Direction des constructions navales-Services) décroche un nouveau contrat de plus de 2 milliards d'euros pour livrer à la Malaisie six frégates de combat Gowind (LGPV-LCS). Les relations franco-malaisiennes sont telles que, depuis 2014, le Comité stratégique de défense se réunit au niveau ministériel. À force de se voir une à deux fois par an, les deux ministres sont pratiquement des amis, à présent. Fin septembre 2015,

le ministre français de la Défense Jean-Yves Le Drian se rend en Malaisie pour proposer dix-huit avions Rafale à son homologue malaisien, Hishammuddin Hussein, alias « Non-Non ». À cette occasion, ce dernier doit démentir une nouvelle rumeur persistante : « Non, Kuala Lumpur ne s'intéresse pas à l'un des deux Mistral [bâtiments de projection et de commandement] que la France a renoncé à vendre à la Russie. » Tout va bien… Hishammuddin Hussein répétera d'ailleurs mot pour mot la formule de son homologue français : « Rafale oui ! Mistral non ! » L'appétit de la Malaisie pour les équipements militaires en fait donc un client « VVIP[16] » pour la France[17]. Cela peut-il expliquer la bienveillance muette avec laquelle la France a observé le grand cafouillage dans l'enquête menée par la Malaisie, quand bien même quatre ressortissants français étaient concernés ? Le président Hollande a annoncé aux familles françaises qu'il a reçues le 4 septembre 2015 à l'Élysée, soit dix-huit mois après la disparition, qu'il avait l'intention d'aller en Malaisie en 2016. Ce serait une première historique.

Quand, au cours de mon séjour de mars 2014, je rencontre brièvement l'ambassadrice de France à Kuala Lumpur, Martine Dorance, dans son beau bureau d'angle qui donne sur les grands arbres du parc de l'ambassade, elle insiste sur le côté « exceptionnel » de cette situation, « que personne n'a jamais connue », presque mot pour mot l'argument des Malaisiens eux-mêmes. « Le Premier ministre est très angoissé de ne rien savoir », m'assure-t-elle. J'ai tout de même noté lors de cette interview un « au début, on s'est demandé si on nous cachait quelque chose ». Mais c'est la seule phrase un tant soit peu équivoque de notre diplomate, au milieu d'un discours essentiellement empathique, essentiellement diplomatique.

J'ai découvert il y a longtemps le poids que peuvent représenter des « squelettes dans le placard » entre deux pays. Au cours d'une

interview du Premier ministre néo-zélandais Jim Bolger, réalisée en 1997, avant son voyage en France, celui-ci m'avait plus ou moins dit que, finalement, « grâce » à l'épisode du *Rainbow Warrior*[18], la France et la Nouvelle-Zélande s'étaient considérablement rapprochées. Si on applique le même raisonnement aux casseroles des commissions du contrat Scorpène que partagent la France et la Malaisie, on peut comprendre que les deux pays entretiennent des liens plus complices qu'on ne le sait. Et dans ce genre d'affaires, il est parfois difficile de deviner qui tient qui.

Najib Razak, l'homme fort du moment

Ayant vécu les années 2000-2003 à Kuala Lumpur, et ayant rencontré quelques acteurs du contrat Scorpène, je m'étais peu à peu fait une idée assez sinistre du couple Najib Razak-Rosmah Mansor. Rosmah Mansor, la Première dame de Malaisie, est un mauvais mélange de Cruella et d'Imelda Marcos, qui collectionne les sacs Hermès les plus rares, avec un penchant irrésistible pour les modèles Birkin en crocodile. Elle est détestée de la population. La seule évocation de son nom suscite en général des grimaces explicites, de crainte ou de dégoût. Le couple à la tête du pays sait faire taire ceux qui le menacent. Après avoir promis d'abolir l'ISA, loi qui autorise une garde à vue de deux ans, renouvelable éternellement, le Premier ministre a finalement fait voter de nouvelles lois liberticides, dignes d'un pays en état d'urgence. Quand je reviens en Malaisie, en novembre 2015, l'un de mes rendez-vous est annulé : mon interlocuteur a été arrêté la semaine précédente. C'est l'avocat Matthias Chang, qui pourrait passer de longues années en prison sans que jamais son dossier ne soit examiné par un tribunal. Le Premier

ministre s'est par ailleurs attaché, d'abord pour le gouvernement, puis pour son propre compte, les services de la redoutable société américaine de communication et de lobbying Apco, qui conseille aussi le gouvernement israélien. Début septembre 2015, peu après avoir posé des questions embarrassantes sur le scandale 1MDB, le vice-procureur de la République, Anthony Kevin Morais, a disparu. Son corps a été retrouvé dix jours plus tard dans un baril rempli de ciment, abandonné dans un marécage à proximité de la rivière Klang. Étant donné ce contexte, on comprend que certains aient des doutes sur l'authenticité de l'« accident » d'hélicoptère d'avril 2015, jamais officiellement élucidé, dans lequel le secrétaire personnel du Premier ministre, ainsi que l'un de ses plus proches conseillers stratégiques, Jamaluddin Jarjis, « Tan Sri JJ » pour les intimes[19], trouvèrent la mort. L'hélicoptère avait été affrété pour raccompagner les invités importants après le mariage de la fille du Premier ministre. Aucun des six passagers, parmi lesquels le pilote et patron de la société d'hélicoptères, n'a survécu au crash. J'ai entendu deux interprétations de cet accident. L'une consiste à faire remarquer que la Malaisie jouit d'une « tradition d'accidents d'hélicoptères de type politique ». L'autre affirme que la jeune maîtresse de « Tan Sri JJ » a fait un caprice en voulant rentrer malgré de mauvaises conditions météorologiques. L'appareil aurait heurté une ligne à haute tension dans un banc de brume… L'enquête n'a pas été rendue publique.

Une chose est sûre : si un seul homme en sait plus qu'aucun autre dans le pays, sur le MH370 comme sur tout le reste, c'est bien lui, le Premier ministre Najib Razak. La Malaisie, hormis sa longue histoire avec la Chine, sa récente tocade pour les États-Unis, sa longue amitié mercantilo-militaire avec la France, son rapprochement avec Singapour, a également accordé quelques faveurs à l'Australie, lui permettant notamment de construire une énorme usine de terres

rares (Lynas) au Kelantan, projet dont l'impact écologique serait catastrophique, selon ses opposants. Par ailleurs, de forts soupçons de pots-de-vin payés notamment au Premier ministre malaisien entourent les contrats obtenus par Securency et Note Printing Australia, deux filiales de la Banque centrale d'Australie, qui fabriquent des billets de banque en plastique[20]. Enfin, la Malaisie entretient d'excellentes relations avec les pays du Golfe, pour lesquels elle est devenue une destination touristique prisée[21]. Chaque État a ainsi l'air d'avoir ses « petits arrangements » avec la Malaisie.

Étonnamment, cette lecture vaguement stratégique de l'événement est très en vogue dans les milieux les plus éduqués du pays, eux aussi totalement déconcertés par l'affaire. Personne n'est capable de la formuler précisément, mais cette idée que la Malaisie n'a aucune loyauté clairement établie semble présente de façon latente dans les tentatives d'explications que l'on formule devant moi. Je ne m'attendais pas du tout à ce genre d'intuition collective. Cela m'intrigue, cependant je ne vois pas ce que je peux en faire dans l'immédiat pour expliquer la disparition du Boeing 777. Car, objectivement et à première vue, il n'y a pas l'ombre d'un contentieux, ni économique, ni politique, ni militaire, suffisamment lourd pour qu'on imagine un lien avec la disparition de l'avion.

Pour Anwar Ibrahim, le mystère est le terreau idéal des rumeurs

J'ai l'occasion un peu plus tard pendant mon séjour de revoir et d'interviewer Anwar Ibrahim, le charismatique leader de l'opposition, ancien vice-premier ministre, qui fut emprisonné de 1998 à 2004. Profitant de sa liberté provisoire, entre une nouvelle condamnation

en appel, qui a eu lieu la veille du vol MH370, et l'examen de son dossier par la Cour fédérale, qui aura lieu en février 2015, Anwar Ibrahim estime que « cet événement triste et tragique a été aggravé par la manière dont il est géré ». Il trouve honteux que le gouvernement ait essayé de l'impliquer dans cette catastrophe en lui découvrant des liens familiaux éloignés, qu'il ne nie d'ailleurs pas, avec le commandant de bord. Dans son entourage, on soupçonne fortement Apco, l'agence de communication du gouvernement, d'avoir mis en scène l'information selon laquelle le pilote, fou furieux du jugement rendu contre Anwar quelques heures avant le décollage de l'avion, aurait agi par vengeance en faisant disparaître son avion. Anwar Ibrahim est bien placé pour savoir que le pays dispose notamment de radars britanniques Marconi hypersophistiqués ; il était ministre des Finances quand la commande a été passée. Depuis, la Malaisie a également acquis des radars de dernière génération, des Thales Raytheon GM400. Positionnés à Kuantan et Kota Bahru (côte est) ainsi qu'à Butterworth (côte ouest), ces radars n'ont pas pu manquer le MH370 quand il a effectué la route décrite par les autorités. Anwar Ibrahim ne peut pas croire qu'aucun radar militaire n'ait vu un avion de cette taille « survoler cinq États malaisiens sans la moindre permission de vol ». « S'ils l'ont vu, pourquoi n'ont-ils rien fait ? Nous avons des procédures selon lesquelles nous devons intervenir en trois minutes dans ce genre de situation. Et s'ils ne l'ont pas vu, malgré tous les équipements dont nous disposons, mon pays a un sérieux problème de sécurité nationale ! » lance-t-il. Il accuse le gouvernement d'avoir manqué à son devoir et trouve scandaleux qu'on ait laissé la Chine et le Vietnam effectuer des recherches aussi coûteuses que futiles, pendant neuf jours, dans une zone où le gouvernement malaisien savait, dit-on maintenant, que l'avion n'était pas. Quant au fait que la liste complète du fret chargé à bord n'ait

toujours pas été rendue publique, il trouve cela tout simplement aberrant.

« Rien de tel que le mystère pour propager les rumeurs », constate Anwar Ibrahim. À bientôt soixante-dix ans, son prochain séjour en prison va, de droit comme de fait, le priver de tout espoir de diriger un jour le pays. Il est toutefois de ces hommes politiques qui savent qu'il ne faut jamais dire « jamais ».

« Tout le monde projette ses propres problèmes sur la disparition du MH370, c'est fascinant », observe la chercheuse Yuleng Khor.

Pendant ce temps, à Londres, les scientifiques d'Inmarsat ont affiné leurs calculs. Ils n'avaient pas encore fait usage des informations portant sur la fréquence des pings. Or, « les deux options de route, nord ou sud, étaient tellement différentes que les informations sur la fréquence devaient permettre d'en éliminer une », indique Chris Ashton, l'un des chercheurs d'Inmarsat[22]. « On s'y est repris à plusieurs reprises sur ces calculs. Et on a abandonné. On ne parvenait pas à obtenir une corrélation acceptable entre les données que nos calculs prévoyaient et les données reçues par le signal. » Jusqu'à ce que, soudain, « très tard, un vendredi soir », les scientifiques trouvent une solution. Inmarsat parvint ainsi, au terme de calculs « jamais tentés auparavant », à une conclusion probante pour éliminer la route nord. Il ne reste donc que la route sud. Les ingénieurs transmettent sans attendre leur théorie à la Malaisie. « Notre excitation a à peine duré le temps de réaliser ce que cela signifiait pour les gens à bord… », ajoute Chris Ashton dans le documentaire de la BBC.

Le scénario du pire, un crash en pleine mer sans aucun espoir de survivants, est finalement annoncé le lundi 24 mars au soir par le Premier ministre, Najib Razak, dans un communiqué télévisé. « Des représentants de l'AAIB m'ont expliqué ce soir que, grâce à de

nouveaux calculs sur les données déjà récoltées, ils ont pu établir que le MH370 a pris la route sud. » Le Premier ministre Najib Razak affirme alors solennellement que l'avion, « au-delà de tout doute raisonnable », s'est abîmé au beau milieu de l'océan Indien, « à l'ouest de Perth » (Australie-Occidentale). Bien que Najib Razak ne parle ni de crash ni de morts, il ajoute néanmoins, comme pour couper court à tout espoir : « C'est un endroit très isolé, loin de toute zone possible d'atterrissage. C'est donc avec beaucoup de tristesse et un profond regret que je vous annonce que le vol MH370 s'est terminé dans le sud de l'océan Indien. »

Les familles sont prévenues par un texto : « Malaysia Airlines regrette profondément d'être dans l'obligation de supposer au-delà de tout doute raisonnable que le MH370 a été perdu et que personne à bord n'a survécu. »

C'est pour elles un nouveau coup de poignard. Elles sont priées d'accepter que leurs proches soient déclarés perdus à jamais sur la simple foi de savants calculs mathématiques, quasi invérifiables, et sans que rien de tangible, pas un lambeau de siège ni un morceau de carlingue, n'ait apporté un semblant de preuve à cette thèse. Effroi et consternation pour tous. Doute et méfiance pour la plupart. « Nous ne savons pas comment, nous ne savons pas pourquoi cette tragédie a eu lieu », constate, totalement dépité, Ahmad Jauhari Yahya, chef des opérations de Malaysia Airlines.

Mardi 25 mars, les panneaux qui étaient apparus spontanément un peu partout dans Kuala Lumpur, invitant chacun à prier pour les passagers du vol 370, cèdent progressivement la place à des messages de condoléances. Nombre de quotidiens, qui ont consacré leur une à cette affaire tous les jours sans exception depuis dix-sept jours, affichent leur deuil par des bandeaux noirs ou des unes assombries. En référence aux derniers mots transmis par le pilote ou le copilote

du vol, le quotidien pro-gouvernemental *The New Straits Times* titre : « Good night MH370 ».

Même si les familles ne veulent pas et ne peuvent pas l'entendre, à partir du 24 mars 2014, les 239 personnes du vol MH370 sont considérées comme ensevelies à jamais, quelque part au plus profond de l'océan Indien.

En fait, la Malaisie est tellement dépassée par les événements que, depuis le 17 mars, c'est l'Australie qui a endossé le maillot de « responsable des opérations de secours et de recherches ». Avec une petite tape sur l'épaule, la Malaisie est discrètement sortie du terrain des opérations de recherches, tout en restant responsable de l'enquête. Invité de la célèbre émission de télévision « Good Morning America », Stephen Ganyard, un ancien officier de marine américain, déclare : « La bonne nouvelle, c'est de voir les Australiens et le NTSB prendre la direction de cette enquête. On a vu beaucoup d'incohérences de la part des autorités malaisiennes pendant toute la semaine ; leurs déclarations n'étaient pas cohérentes. Mais maintenant, on a des "vrais pros" en poste et, franchement, on en est au premier jour de l'enquête puisqu'on a des gens qui savent enfin comment s'y prendre[23]. »

Tout le monde espère surtout que l'on va enfin commencer à y voir clair.

1. . KLCC (Kuala Lumpur City Centre) est le nom du quartier de Kuala Lumpur situé autour des tours jumelles Petronas.

2. Cité par Vladimir Volkoff dans *Petite Histoire de la désinformation*, Éditions du Rocher, 1999.

3. Le site lanceur d'alerte Sarawak Report, basé à Londres, a été bloqué en Malaisie en juillet 2015.

4. Le magazine économique *The Edge* a perdu sa licence en juillet 2015.

5. L'ISA, *Internal Security Act*, a été remplacé en 2012 puis en 2015 par une série de nouvelles lois encore plus liberticides.

6. En 2015, 6 000 employés, sur environ 20 000, seront licenciés.

7. La Malaisie a encore fréquemment recours aux titres de noblesse : Datuk, Dato, Datin, Tan Sri.

8. Les échanges USA-Asean ont eu lieu à Kuala Lumpur les 21 et 22 novembre 2015.

9. Les Malaisiens sont très friands de records en tout genre et ont lancé leur propre *Livre des records* en 1995.

10. *Wall Street Journal*, 2 juillet 2015.

11. Article du 6 octobre 2015 sur http://www.sarawakreport.org

12. C'est le journaliste français Arnaud Dubus qui a révélé les détails du meurtre, le 5 mars 2009, dans *Libération*.

13. La rivière Klang traverse Kuala Lumpur et se jette dans le détroit de Malacca.

14. Le ministère des Transports est traditionnellement attribué au chef de file du parti chinois MCA (Malaysian Chinese Association) de la coalition au pouvoir (Barisan Nasional). Mais le MCA y a provisoirement renoncé, après sa récente mauvaise performance aux élections générales de 2013.

15. Ce contrat a été gelé à cause de contraintes budgétaires, puis relancé en 2011.

16. VVIP (*very very important people*) est une terminologie fréquente en Malaisie pour désigner les personnes « très très importantes ».

17. La Malaisie est le sixième plus gros client en équipements de défense de la France, juste derrière les États-Unis, et devant le Royaume-Uni.

18. Tentative ratée de sabotage clandestin du bateau de Greenpeace qui partait en campagne contre les essais nucléaires français dans le Pacifique, organisée en juillet 1985 dans le port d'Auckland par les services secrets français, qui fit un mort.

19. Tan Sri Jamaluddin Jarjis fut notamment ambassadeur à Washington (2009-2012).

20. Wikileaks a révélé en juillet 2014 que l'Australie avait imposé une interdiction de publier quoi que ce soit sur cette affaire.

21. En Malaisie comme dans le golfe Persique, c'est l'islam sunnite qui est pratiqué.

22. *Where Is Flight MH370 ?*, op.cit.

23. Cité dans le rapport indépendant de Brock McEwen, « Time to investigate the investigators », publié en janvier 2015.

4

L'Australie prend les choses en main

Suite à l'annonce du 24 mars 2014, qui désigne, « au-delà de tout doute raisonnable », l'océan Indien comme la destination finale du MH370, le déploiement de navires et d'avions qui cherchaient tous azimuts la trace du Boeing perdu, depuis les eaux chaudes du golfe de Thaïlande jusqu'aux plaines arides du Kazakhstan, s'interrompt. L'attention du monde entier se redirige alors exclusivement sur le « corridor sud », dans le sud-est de l'océan Indien, au large des côtes australiennes, conformément aux informations livrées par les ingénieurs d'Inmarsat. L'effort de recherche peut se recentrer ; un recentrage tout relatif, la zone à explorer restant immense. Dans un premier temps, les recherches de surface, en quête de débris de l'avion, vont couvrir plusieurs centaines de milliers de kilomètres carrés ; elles seront suivies de recherches sous-marines, pour retrouver l'épave et les boîtes noires au fond de l'océan.

Le 31 mars, la Malaisie accepte formellement l'offre de l'Australie, déjà responsable des recherches aériennes et maritimes dans sa zone officielle de secours et de recherches depuis le 17 mars, de prendre la

direction de ladite « plus vaste opération de secours et de recherches de tous les temps ». Juridiquement, l'Australie n'a aucune obligation de prendre ces recherches en charge, et encore moins à sa charge. La responsabilité qui lui incombe dans cette région en matière de « Sar[1] » ne concerne que la recherche et le sauvetage des personnes, mais pas les recherches d'épaves ou de débris. « C'est un acte de citoyenneté internationale de la part de l'Australie », a expliqué son Premier ministre, Tony Abbott. Il répète volontiers que l'Australie « est le pays dans la zone maritime duquel l'avion est tombé », même si en réalité, à 2 000 kilomètres de ses côtes, il ne s'agit en rien de la « zone maritime » de l'Australie. Ce soudain élan philanthropique de l'Australie, qui a perdu six citoyens dans le vol, surprend. Pendant la période où j'ai été « correspondante régionale dans le Pacifique Sud » pour *Le Monde,* basée à Sydney (Australie) puis à Auckland (Nouvelle-Zélande), j'ai couvert plusieurs naufrages spectaculaires[2]. Ces récits de survie dans une mer sans pitié restent parmi les exploits humains les plus exceptionnels qu'il m'ait été donné de raconter. Mais je me souviens aussi des polémiques que le coût de ces sauvetages ne manquait jamais de susciter. Ces opérations de secours ponctuelles étaient pourtant négligeables du point de vue de leur coût et des moyens déployés, si on les compare aux recherches pour retrouver l'épave du MH370, lesquelles se chiffrent dès les premières estimations en dizaines de millions de dollars. Quels que soient les véritables motifs de son engagement « citoyen », l'Australie s'impose, avec la bénédiction et les encouragements américains, comme le maître du jeu pour la partie « recherches ». Les Malaisiens sont ainsi soulagés de cette responsabilité. Mais ont-ils vraiment eu le choix ?

C'est le très décoré Angus Houston, ancien chef d'état-major des armées australiennes, la fine fleur de ce que l'armée peut produire de plus exemplaire, qui est nommé à la tête de cette mission et qui va

diriger le centre de coordination *ad hoc*, le Jacc[3]. Il n'a jamais été confronté ni à des enquêtes sur des accidents d'avions civils ni à des recherches sous-marines, mais il a très bonne réputation.

La zone d'opérations est hostile, isolée et impitoyable. Des vagues de dix à douze mètres n'y sont pas rares en hiver. « Personne n'aime aller par là. On est à peu près sûrs de trinquer », m'avoue un officier de la marine française, familier des redoutables latitudes sud, que leur réputation précède : les « quarantièmes rugissants », « cinquantièmes furieux », « soixantièmes hurlants »… En outre, les conditions météorologiques vont se détériorer : fin mars, c'est déjà l'automne dans l'hémisphère Sud. Mais puisque les « vrais pros » sont aux commandes, les résultats devraient vite tomber. L'objectif avéré des recherches est de localiser puis de récupérer les deux « boîtes noires » de l'avion – qui sont en réalité de couleur orange. L'une contient les enregistrements des deux dernières heures de voix dans le cockpit[4]. L'autre, toutes les données techniques de l'avion[5]. Toutes deux sont équipées d'une balise, un petit cylindre, alimenté par une batterie au lithium de la taille d'une pile « D », qui émet pendant un mois à partir de son déclenchement au contact de l'eau un ultrason inaudible à l'oreille humaine, lequel dit, comme le ping d'Inmarsat : « Je suis là », à qui peut l'entendre. Ce ping-ci est identifiable à sa fréquence de 37,5 kHz et à sa périodicité fixe, d'une seconde entre chaque signal.

Après les pings d'Inmarsat qui, à leur insu, transportaient à travers l'espace les indices de la destination finale du vol MH370, on cherche à présent les pings des boîtes noires qui devraient, eux, permettre de comprendre ce qui s'est passé à bord, depuis le *« Good night, Malaysian 370 »* du copilote. Ces nouveaux pings se diffusent, eux, depuis l'eau pure et glaciale des abysses, à des profondeurs où il n'y a quasiment plus la moindre faune sous-marine, où il règne un

silence absolu, une obscurité totale… Néanmoins, bien avant d'en arriver à l'épave et aux explications que livreront les boîtes noires, ce à quoi aspirent les familles comme le public du monde entier, happé par le mystère de cette disparition, c'est d'abord une certitude sur le sort de l'avion perdu et de ses 239 passagers. On voudrait voir une preuve, une preuve quelconque mais une preuve tangible, que l'avion est vraiment tombé là où le dernier ping d'Inmarsat dit qu'il est tombé.

La Chine, la Malaisie, le Japon, les Émirats arabes unis, le Royaume-Uni, les États-Unis, la Corée et la Nouvelle-Zélande envoient une quinzaine de navires et autant d'avions pour participer à cet effort.

L'expertise française : la référence

Dès que s'est dessinée la possibilité que l'avion soit tombé en mer, et encore plus depuis que l'option de l'océan Indien a été confirmée, l'expérience du BEA dans l'opération de localisation puis de récupération de l'épave de l'A330 d'Air France du vol AF447 Rio-Paris, tombé au large du Brésil le 1er juin 2009, est devenue la référence absolue pour les Malaisiens. *« The French experts »* sont régulièrement cités au cours des points presse quotidiens.

Le succès du BEA dans l'opération AF447 est doublement utile aux autorités malaisiennes. D'une part, ce succès justifie l'espoir de retrouver un jour, même au plus profond de l'océan, les boîtes noires du MH370, dans des conditions géographiques comparables, très loin des côtes et à plusieurs kilomètres de profondeur. Cela permet de penser : *Puisque cela a déjà été fait, c'est faisable.* D'autre part, l'exemple de l'AF447 sert aussi à rappeler aux impatients qu'il a fallu

près de deux ans[6] aux Français ; on est donc dans un exercice de longue haleine.

Du fait de cette expertise tant prisée, Jean-Paul Troadec, ancien directeur du BEA et chef de la délégation en mission à Kuala Lumpur, est poursuivi par les journalistes de la sortie de son hôtel à celle de sa voiture, ce qui l'irrite passablement. Contre toute attente, j'apprends toutefois qu'il a accepté ma demande d'interview pour *Le Monde*, certainement grâce à l'appui de l'ambassade de France.

L'homme est de prime abord assez austère. Il semble méfiant. Les journalistes ne doivent pas figurer très haut dans son estime, encore moins depuis qu'ils le harcèlent. Polytechnicien diplômé de l'École nationale de l'aviation civile, pilote et parachutiste, Jean-Paul Troadec est également marin. Il connaît bien et la mer et le ciel.

« Personne n'imaginerait commencer des recherches sous-marines avec une telle incertitude sur la position de l'avion. Il faut avant tout retrouver des débris et les identifier formellement comme venant de l'avion. Les débris repérés jusqu'à présent [par satellite ou par avion] peuvent très bien venir de navires – l'océan est une poubelle – et de très loin – on est dans les tourbillons du gyre de l'océan Indien », me dit-il d'entrée de jeu, sans savoir que c'est pourtant exactement ce que vont faire les Australiens quelques jours plus tard. Il faudra ensuite déterminer le point d'origine de ces débris d'avion par des calculs de dérive liée aux vents et aux courants. Et la marge d'incertitude augmente très rapidement au rythme des jours qui passent.

Pour le scientifique français, il ne fait aucun doute que « ce n'est qu'une fois que cette zone d'impact aura été raisonnablement délimitée que les recherches sous-marines pourront démarrer ». À vrai dire, aussi difficile qu'ait pu sembler la recherche de l'AF447, son cercle d'incertitude n'était que de cinq minutes de vol à partir de la

dernière transmission Acars[7]. « Au moins, nous, on savait qu'il était là ! » note Jean-Paul Troadec. « Dans la situation du MH370, on n'a pas de dernier point de communication. Tout juste une ligne de route probable… » Les recherches vont en effet se concentrer le long d'un arc de 60 à 80 kilomètres de large, mais d'environ 4 000 kilomètres de long, allant du 16e au 38e degré sud.

Au cours des recherches pour retrouver l'épave de l'AF447, en même temps que les bateaux cherchaient à récupérer les débris et la cinquantaine de corps qui flottaient en surface, deux « détecteurs de pings tractés » (*« towed ping locator »,* TPL ou encore *pinga*) ont été utilisés pour détecter les signaux émis par les balises des boîtes noires. Le TPL, ce chasseur de pings, est conçu comme un mini-planeur sous-marin. Il ressemble à une petite raie manta jaune vif. Il doit être remorqué lentement, à environ 2 000 mètres de profondeur. L'exercice est délicat. Le bateau fait alors de très longues passes sur la zone délimitée. Les habitués parlent de « passer la tondeuse » ; à ce détail près que le câble qui le tracte est long de 6 kilomètres… « La seule manœuvre de demi-tour avec une traîne de près de 6 000 mètres de câble prend plusieurs heures », raconte Jean-Paul Troadec.

« Quand la période d'émission des pingers sera passée, un mois, à quelques jours près, ce seront des sonars tractés qui exploreront les fonds plats ou en pente douce, et sur les fonds accidentés, il faudra envoyer des sonars installés sur des sous-marins autonomes (appelés AUV, *"autonomous underwater vehicles"*), ou sans doute les deux à la fois, ajoute Jean-Paul Troadec. Au bout de vingt heures, l'AUV refait surface, alerte le bateau de sa position GPS. On va le chercher, on décharge les données (des "images sonar" que seuls des yeux experts sont capables d'exploiter), et on le renvoie. Si on voit quelque chose d'anormal, on le renvoie au même endroit et cette fois on lui fait prendre de vraies photos. »

Étonnamment, alors que les Malaisiens semblent placer une grande confiance dans l'expertise française, le patron des recherches australiennes, Angus Houston, se trompe fréquemment quand il cite l'exemple de l'AF447. Pour la profondeur de l'épave de l'AF447, il dit qu'elle était « à 3 000 mètres[8] », au lieu de 3 900 mètres[9]. Il indique aussi que les premiers débris de l'AF447 furent localisés en vingt-quatre heures, alors qu'il fallut six jours[10]. Le ministre australien des Transports se trompe quant à lui lorsqu'il affirme que la récupération des débris en surface de l'AF447 était terminée avant que celle du MH370 n'ait commencé[11]. Pourquoi tant d'erreurs dans le discours des « vrais professionnels » ? Comme pour la Malaisie, on se pose déjà la question : incompétence ou désinformation délibérée ?

Tout le monde oublie en revanche de mentionner que lors des recherches de l'AF447, les détecteurs de pings sont passés deux fois à proximité de l'épave, les 22 et 23 juin 2009, sans rien capter. Ce qui a jeté un doute sérieux sur l'efficacité de ces balises. La technique n'est pas infaillible.

La course contre la montre des trente premiers jours et les images satellite de débris

Mais pour l'heure, le public place de grands espoirs dans toute cette technologie. Il est urgent de l'utiliser ! La course contre la montre dans la chasse aux pings a commencé le 8 mars, car la durée de vie garantie de la batterie de la balise émettrice des boîtes noires n'est que de trente jours à partir du crash[12]. En fait, dès que l'option sud a été envisagée, c'est-à-dire dès le 15 mars, nombre de pays ont réglé, sans le faire savoir publiquement, leurs satellites sur cette

partie du monde. À plusieurs reprises, des objets compatibles avec des débris de Boeing 777 ont été repérés.

Après les premiers clichés fournis par l'Australie le 16 mars, qui montrent un objet de 24 mètres (43 degrés sud, 90 degrés est), ce qui est plus large que le plus grand modèle de conteneurs, et un autre de 5 mètres (44 degrés sud, 91 degrés est), à 2 300 kilomètres au sud-ouest des côtes australiennes, le satellite chinois Gaofen-1 capte à son tour un objet, de 22 mètres, à une soixantaine de kilomètres de là (44 degrés sud, 90 degrés est). Le 20 mars, la France fournit elle aussi des images, prises par Terra SAR-X et par les satellites Pléiades 1-A et 1-B. À la différence des satellites géostationnaires d'Inmarsat, ces satellites d'observation de la Terre tournent sur des orbites polaires, à une altitude de 600 à 700 kilomètres, avec une période de révolution d'environ quatre-vingt-dix minutes. Ils repassent donc au-dessus du même endroit de la planète vingt-quatre heures plus tard.

Certaines des images fournies par Airbus et par la France sont interprétées par la Malaisie[13], d'autres sont livrées analysées. Elles montrent également un champ de débris assez concentré dans la même zone. « Le temps qu'un satellite soit envoyé sur zone, qu'il fasse des images, que des analystes soient mobilisés pour les interpréter, il est normal que cela prenne quelques jours », m'indique un contact qui a participé à l'opération française. Enfin, le 24 mars, des images thaïlandaises montrent près de 300 objets flottants à une centaine de kilomètres des objets repérés par les satellites français. Néo-Zélandais passionné par le sujet, Simon Gunson a récapitulé sur un site Google[14] toutes les images satellite liées aux recherches de l'avion. Simon Gunson a également conservé la capture d'écran d'une annonce de la télévision CCTV datant du 24 mars qui montre l'étude de rétro-dérive[15] des trois objets vus par le satellite chinois et en déduit la zone d'impact probable.

Pour lui, le fait que l'on retrouve dans la même zone deux objets de taille compatible avec celle d'une aile de Boeing 777 et des centaines de débris à proximité aurait dû faire de ce secteur une zone à explorer en priorité absolue, qu'elle soit ou non quelques degrés plus au sud que la fin de l'arc indiqué par les calculs d'Inmarsat.

C'est pourtant l'inverse qui se produit. D'après Simon Gunson, « les autorités malaisiennes ont réagi à l'étude chinoise en publiant une nouvelle estimation du vol […] qui rendait impossible un point d'impact aussi loin dans le sud (entre 43 et 45 sud et 86 et 89 est) ». Cela invalidait de fait la crédibilité des images chinoises. En conséquence, aucun navire n'a jamais été envoyé sur cette zone, qui comptait pourtant la plus forte concentration de débris repérés par les satellites de trois pays différents. Simon Gunson a toujours réfuté l'argument selon lequel il n'y aurait pas eu de débris. D'après lui, il y en a eu. Mais pour des raisons qu'il ne s'explique pas, les recherches de surface ont tout fait pour les éviter.

Le bluff : stratégie de communication du Premier ministre australien

Il n'est pas facile pour les médias, et encore moins pour le public, de suivre ces recherches. La zone est vaste et quasi virtuelle puisqu'elle ne se définit que par des coordonnées longitude-latitude, lesquelles peuvent sembler abstraites même à qui a joué, petit, à la bataille navale : « A4-B5, touché, A4-B6, à l'eau. » En images, rien ne ressemble plus à une journée de recherches dans l'océan Indien qu'une autre journée de recherches dans l'océan Indien, même à 1 000 kilomètres plus au nord ou au sud de la zone précédente. C'est toujours la même mer bleu-gris, parfois ondulée d'une houle basse et

lisse, parfois agitée de hautes vagues déferlantes. Plus que le déplacement des navires ou le changement des zones de recherches, on retient donc surtout les annonces. Et en matière d'annonces, l'Australie se surpasse.

Dès le 20 mars 2014, le Premier ministre australien, Tony Abbott, a évoqué des « informations nouvelles et crédibles » à la suite du repérage par satellite de larges objets. Il a même briefé les députés, décrivant d'obscurs objets, l'un « gris ou vert, et rond », l'autre « orange et rectangulaire », et assurant les députés qu'il s'agissait là de « la meilleure piste que nous ayons pour le moment ». Trois avions, un Poséidon de la marine américaine, un Orion australien, ainsi qu'un Orion japonais, sont dépêchés sur zone. Tout le monde revient bredouille. Et l'on ne saura jamais vraiment en quoi ces morceaux flottants non identifiés et sans aucune spécificité de débris d'avion représentaient des « informations nouvelles et crédibles », et méritaient une annonce du Premier ministre au Parlement. Ce fut le premier flop d'une longue série.

Deux jours plus tard, le 22 mars, un avion repère une palette de bois entourée de sangles de différentes couleurs mais ne la prend pas en photo. Un Orion néo-zélandais va vérifier. Il ne trouve plus rien[16]. Les fausses alertes se succèdent… Il est vrai que l'océan est une poubelle. On y retrouve toute sorte de choses. Et pourtant, toujours rien qui puisse appartenir de près ou de loin au MH370, à sa cargaison ou à ses passagers.

Le 31 mars, le Premier ministre australien se rend sur la base aérienne de Pearce, au nord de Perth, qui sert de *Q.G.* aux opérations de recherches aériennes. Il remercie les 550 pilotes et personnels de vol mobilisés pour l'opération. Les vols durent généralement dix à douze heures, dont plus de la moitié sert à se rendre sur zone et à en revenir. Les recherches maritimes occupent par ailleurs plus d'un

millier de marins. On interroge le Premier ministre sur son degré de confiance dans le succès de cette mission. Tony Abbott répond : « Les meilleurs cerveaux de la planète s'attellent à cette tâche. Le summum de notre maîtrise technologique est mis à contribution. Si ce mystère peut être percé, nous le percerons. » Le ministre australien des Transports, Warren Truss, en profite pour rappeler que la boîte noire est une invention australienne[17] et que l'ATSB dispose d'une expertise unique pour exploiter, le jour venu, les données contenues dans ces enregistreurs. On se projette déjà, très habilement, dans la résolution de l'énigme.

Le 3 avril, le Premier ministre malaisien Najib Razak vient à son tour rendre hommage à cet effort multinational mené sous l'égide de l'Australie. La flottille s'élargit de jour en jour. On annonce l'arrivée de six navires chinois, dont un navire d'exploration polaire. Le Royaume-Uni envoie son sous-marin nucléaire le HMS *Tireless*. Outre l'*Ocean Shield*, la marine australienne déploie trois bâtiments, le HMAS *Success*, le HMAS *Perth* et le HMAS *Toowoomba*.

Pourtant, malgré ces centaines de patrouilles aériennes et les nombreux navires qui sillonnent la zone, on ne trouve toujours pas la moindre trace concrète du MH370 en surface…

Ouverture de la chasse aux pings : la stratégie du coup de chance et de l'image

Quand l'impressionnant bâtiment de soutien de la marine australienne, l'*Ocean Shield*, a appareillé de Perth, fin mars, avec sa rutilante coque rouge de 110 mètres de long, sa grue, sa plateforme pour hélicoptères et tous les équipements nécessaires de recherches sous-marines à bord, il ne restait plus que onze jours avant que les

balises ne cessent d'émettre. En comptant quatre jours de mer pour arriver sur zone, il lui en restera sept. Sept jours… Et encore, si seulement le bateau savait où chercher ! Mais sept jours avec comme secteur d'exploration plusieurs dizaines de milliers de kilomètres carrés d'océan… Chercher un ping dans l'océan Indien ou chercher une aiguille dans une botte de foin ? Objectivement, avec une estimation aussi vague du point d'impact de l'avion en mer, et aucun débris retrouvé en surface, la probabilité de tomber sur le ping des boîtes noires est, au mieux, infime. Personne ne le dit. Tout le monde s'accorde à faire semblant de croire en cette mission impossible.

Qu'à cela ne tienne, malgré l'absence totale du moindre indice concret qui confirmerait que l'on cherche au bon endroit, les recherches acoustiques sous-marines pour traquer les pings commencent. Il ne reste plus à présent que quatre jours de durée d'émission des batteries des boîtes noires, autant « tenter sa chance » et mettre à l'eau le chasseur de pings, à partir de l'*Ocean Shield*. Quand bien même cela n'aurait aucune chance d'aboutir, on va montrer de l'action. Faire de l'image.

Procédant de la même « stratégie du coup de chance », certains avions ont déjà largué, au cours de leurs patrouilles de repérage aérien, des dizaines de petites bouées équipées de sonars, par-ci par-là, dans les zones de recherches. À chaque bouée est attaché un sonar réglé pour entendre la fréquence des pings des boîtes noires, qui descend à 1 000 pieds (305 mètres) sous l'eau et retransmet ce qu'il détecte à l'avion en survol. Au bout de quelques jours, ces bouées coulent. Parmi les centaines de petits sonars ainsi mis à l'eau, un seul détectera un jour un bruit : celui d'un cargo croisant dans les parages.

Mais le détecteur de pings tracté par l'*Ocean Shield* crée la surprise : à peine mis à l'eau par l'équipe spécialisée de l'US Navy qui est à bord avec son engin, il capte des pings. Et il n'est pas le seul. Le

bateau chinois aussi, pourtant localisé à des centaines de kilomètres de l'*Ocean Shield*. Ces nouvelles sont tellement bonnes qu'elles méritent un communiqué nocturne, dans la nuit du 5 au 6 avril. Le centre de coordination, le Jacc, confirme alors que le navire chinois, le *Haixun01*, et le bâtiment australien, l'*Ocean Shield*, ont tous deux capté des pings « aux caractéristiques conformes aux pings des boîtes noires ». Il ne précise ni leur fréquence ni leur cadence. Angus Houston entoure son discours de prudence et appelle les médias à en faire autant. Il annonce néanmoins que la frégate britannique HMS *Echo*, mieux équipée pour analyser les pings captés que le bateau chinois, a mis le cap sur la zone des deux pings chinois, alors que l'*Ocean Shield* explore ses propres « événements acoustiques ». « En plus de cela, j'ai eu la confirmation d'une série d'objets flottants blancs à environ 90 kilomètres de l'endroit des pings [chinois]. » Il indique aussi qu'une correction réalisée par l'équipe d'enquête dans les calculs du satellite laisse penser qu'il faudrait repartir plus au sud au sein de la zone de recherches. Malgré l'incompatibilité de ces informations, qui s'excluent pratiquement toutes les unes les autres, l'excitation continue dans les jours qui suivent. « Appelez cela le triomphe de la science ou une chance incroyable, mais au cours de sa première traîne, l'*Ocean Shield* a capté une solide série de pings ! » entend-on sur CNN le 8 avril.

Le mercredi 9 avril, Angus Houston annonce que l'*Ocean Shield*, qui avait déjà identifié deux pings aux spécificités correspondantes à ceux des boîtes noires le samedi 5 avril, a à nouveau capté deux autres pings, le mardi 8 avril, à 16 h 27 et 22 h 17. On dispose donc désormais de quatre pings comme indices. On entre toutefois dans les « prolongations » de l'exercice, puisque techniquement les boîtes noires vont cesser d'émettre autour du 8 avril.

Le 11 avril, le Premier ministre australien, Tony Abbott, en voyage en Chine, se déclare subitement « très confiant » dans le fait que la boîte noire du MH370 ait été repérée. « Nous pensons avec confiance connaître la localisation de la boîte noire, à quelques kilomètres près », déclare-t-il de Shanghai. Quel choc pour les familles ! Il ajoute : « La zone de recherches a pu être considérablement restreinte parce que nous avons eu une série de détections, certaines pendant une période soutenue. » Angus Houston, à qui l'on demande de corroborer ces informations du Premier ministre, est bien en peine de confirmer qu'il y ait eu le moindre progrès significatif depuis plusieurs jours… Mais, en bon militaire, soucieux de ne pas désavouer son Premier ministre, il déclare tout de même : « Je suis à présent optimiste [quant au fait] que nous allons trouver l'avion, ou du moins ce qu'il en reste, dans un avenir pas trop lointain. » La BBC estime que « l'humeur dans l'équipe de recherches australiennes n'a jamais été aussi positive ».

Le 14 avril, Angus Houston annonce un « nouveau développement » : l'*Ocean Shield* a repéré une petite nappe de pétrole à la surface de la mer, à cinq kilomètres sous le vent du navire. Est-ce un indice du lieu du crash du MH370 ? Pourtant, si le MH370 s'est écrasé là où on le cherche, c'est qu'il était arrivé au bout de ses réserves de carburant. Et quand bien même il se serait écrasé avec un reste de kérosène en soute, ce militaire chevronné pense-t-il vraiment que l'on pourrait en retrouver une « nappe » à la surface de la mer, trente-huit jours plus tard ? Pourquoi, dès lors, donner de telles informations, aussi inutiles que trompeuses, même en mentionnant que « le liquide prélevé doit encore être analysé » ?

Ce jour-là, Angus Houston annonce surtout que, sur la base des quatre pings détectés par l'*Ocean Shield* une semaine auparavant, les recherches vont passer à la deuxième étape sous-marine : la mise à

l'eau du sous-marin autonome *Bluefin-21*. Il faut aller voir de plus près la source de ces pings. « Il y a eu un signal en particulier qui a été analysé de très près et qui était un signal très fort. Très fort oui, et qui avait toutes les caractéristiques pour être émis par un objet de fabrication humaine. Les caractéristiques de sa transmission étaient très très semblables à celles de la balise d'une boîte noire [...]. Donc, sur la base de ces quatre pings, nos experts qui les ont tous examinés ont établi l'endroit le plus probable pour retrouver l'épave et les boîtes noires », déclare Angus Houston à un journaliste chinois de l'agence Xinhua[18]. Il ajoute, au cours de la même conférence de presse : « J'ai grand espoir de trouver quelque chose. »

Boîte noire ou requin blanc ?

Pendant que l'euphorie se propage par chaînes télévisées interposées, les rares scientifiques à travers le monde vraiment familiers des recherches sous-marines sont ahuris. « Je suis allé près de quinze fois sur le plateau de CNN pour essayer de leur faire comprendre qu'il n'y avait strictement aucune chance que ces pings soient ceux du MH370 », affirme Paul-Henri Nargeolet, l'un des chercheurs d'épaves les plus respectés au monde. Ancien officier de marine, plongeur-démineur, il a dirigé six expéditions sur l'épave du *Titanic*[19] à partir de 1986, et une partie des recherches de l'AF447, en 2010. En 1979, il avait récupéré l'épave du DHC-5 Buffalo qui avait raté la piste d'atterrissage de Dakar, avec le Premier ministre mauritanien à bord. Plusieurs années plus tard, en Méditerranée, il a remonté des morceaux du DC9 du « désastre d'Ustica », coupé en deux par un missile non identifié en 1980… Et encore, je n'ai de

toute évidence eu droit qu'à un échantillon de ses innombrables aventures sous-marines.

« Je connais les gens de la marine américaine qui étaient à bord [de l'*Ocean Shield*], ils sont incapables de faire des erreurs aussi grossières. Mais ce sont les "porte-parole" qui ont communiqué. Un ping de 33 kHz ou même de 35 kHz ne peut pas devenir un ping de 37,5 kHz, ni à cause de la pression ni à cause de l'affaiblissement des batteries comme je l'ai entendu expliquer, cela n'a aucun sens. La fréquence d'un pinger peut varier de plus ou moins 1 kHz à la construction, mais ensuite elle ne varie pas et certainement pas en fonction de l'immersion. Heureusement, d'ailleurs, que les pingers émettent la même fréquence de la surface à 6 000 mètres, sinon on ne pourrait plus travailler ! » commente le plongeur. Au-delà de 6 000 mètres, les pingers n'émettent tout simplement plus car la pression les a détruits.

« Quant aux Chinois, d'après les images que j'ai vues, les appareils qu'ils ont mis à l'eau à partir de leur Zodiac sont des boîtiers Edgerton, de la société Benthos, une technologie faite pour être utilisée par des plongeurs. Ce type de détecteur a une portée de quelques centaines de mètres à l'horizontal et encore inférieure en profondeur ! Il n'y avait donc strictement aucune chance que ces appareils entendent les pings des boîtes noires à plusieurs milliers de mètres de profondeur… »

On trouve en fait désormais une variété de pings, dans l'univers marin : les pêcheurs mettent des pingers sur leurs filets, qui font fonction d'épouvantail sonore pour éloigner phoques ou dauphins. Les biologistes marins ont également fréquemment recours aux pingers pour traquer certains grands animaux, tortues, baleines, requins, pingouins… Or, les pings détectés par l'*Ocean Shield* ont plusieurs gros défauts. D'abord, on l'a compris, ils n'ont pas la bonne

fréquence. Au lieu de 37,5 kHz (qui peut éventuellement varier de 1 kHz), les pings enregistrés par la petite raie manta jaune de l'*Ocean Shield* sont de 27 kHz et de 33,3 kHz. La fréquence est la caractéristique la plus élémentaire d'un ping : si ce n'est pas la bonne fréquence, c'est que ce n'est pas le bon ping. Ce seul indice aurait dû suffire à éliminer tous les pings captés par l'*Ocean Shield* avant même de transmettre l'information à l'équipe à terre, qui a immédiatement retransmis à la Terre entière. Autre erreur élémentaire, le premier ping a été entendu à 300 mètres sous l'eau. D'après le commandant américain Mark Matthews, à bord de l'*Ocean Shield* pour assurer les opérations liées au TPL, le détecteur doit pourtant être à moins de 2 000 mètres de la boîte noire pour capter le ping émis. Avec des profondeurs marines d'environ 4 500 mètres à cet endroit, un ping capté à 300 mètres de profondeur ne pouvait en aucun cas provenir du fond et aurait donc dû être doublement, immédiatement exclu : mauvaise fréquence et mauvaise localisation ! Sachant que la portée des balises émettrices des boîtes noires est limitée à environ 2 000 mètres, souvent beaucoup moins, que penser alors d'un autre ping que le navire, en mouvement, a réussi à capter pendant deux heures et vingt minutes ? Les boîtes noires se seraient-elles soudain animées afin de suivre la petite raie manta jaune ? On pourrait se croire dans un conte fantastique si l'on n'était pas dans « la plus grande opération de recherches de tous les temps », menée par « les plus brillants cerveaux de la planète ». Au moins dans le cas d'un ping capté longuement par la frégate HMS *Echo*, quelqu'un finit par comprendre que ce n'était qu'un écho du bateau qui le tractait.

Enfin, comment expliquer la distance de 10 à 14 kilomètres entre les quatre pings captés ? Il y aurait finalement quatre boîtes noires, tombées à 10 kilomètres les unes des autres ? Dans le cas de l'AF447, la plupart des débris étaient dispersés sur une zone de 600 mètres par

200 mètres, à 3 900 mètres de profondeur. Les objets les plus lourds avaient coulé à pic et les autres n'avaient qu'assez peu dévié dans leur chute. Beaucoup étaient d'ailleurs facilement identifiables et relativement bien conservés. Il restait aussi une centaine de corps. Il est de toute évidence hautement improbable que les boîtes noires du MH370 soient distantes de plusieurs kilomètres sur le sous-sol marin. Tout cela, conclut Paul-Henri Nargeolet, est « du grand n'importe quoi ».

Cependant, CNN, en pleine ivresse des grandes profondeurs, sert du ping australien « 24-7 » comme on dit dans le métier, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, et ignore les messages de mises en garde et de prudence qu'elle reçoit des rares personnes qui connaissent vraiment le sujet. La langue anglaise a une formule *ad hoc* pour ce genre de situations, où les médias doivent arbitrer entre l'histoire vraie et l'histoire qui va bien marcher : *« Don't let the truth get in the way of a good story ! »*, « Ne laissez pas la vérité faire obstacle à une belle histoire ! »

William Meacham, ancien professeur d'archéologie à l'université de Hong Kong, s'est passionné pour cette recherche. Il a tenté d'alerter CNN sur le fait que la chaîne se fourvoyait gravement en accréditant aussi aveuglément ces pings australiens comme ceux des boîtes noires du MH370. Il a lui-même recensé les animaux marins porteurs de pingers susceptibles d'être dans la zone des recherches et il y a trouvé quatre-vingt-six tortues caouannes, trente tortues à dos plat, trente tortues imbriquées, quatorze tortues vertes, sept baleines à bosse et cinq dugongs. À l'époque, l'un de ses confrères à l'université avait aussi mentionné un grand requin blanc, porteur d'un pinger à 36 kHz, qui avait traversé tout l'océan Indien, depuis l'Afrique du Sud jusqu'à la côte ouest de l'Australie. Les Australiens

auraient-ils confondu le ping d'un requin blanc avec celui d'une boîte noire ? Cela aurait fait un bon titre d'article…

Pourtant, les doutes de quelques cassandres, aussi professionnels soient-ils, sont vite oubliés, chassés par l'intervention du spécialiste-expert suivant. La concurrence est dure dans le petit secteur spécialisé des intervenants en opérations sous-marines. Tout le monde sait que de gros contrats vont sortir tôt ou tard pour la suite des recherches du MH370. Même une sommité du secteur, qui affirme en privé « n'avoir pas rencontré un seul scientifique qui croie un seul instant à la validité de ces pings », entre assez gracieusement dans la danse d'enthousiasme qui entoure les pings australiens quand il se retrouve sur le plateau de CNN. Affirmer de but en blanc que ces pings n'ont rien à voir avec l'avion serait un mauvais début pour qui espère décrocher un contrat de consultant ou d'opérateur avec l'Australie.

La rhétorique officielle australienne ne se laisse en rien ébranler par ces remises en cause. Elle passe en force. C'est la mentalité du « *too big to fail*[20] » ! « Ces pings sont notre seule et meilleure piste. Nous devons la suivre », martèle-t-on sans ciller. Le 15 avril, le sous-marin autonome *Bluefin-21* est donc mis à l'eau comme prévu. L'opération tourne court. Le *Bluefin-21* ne peut pas descendre suffisamment profond pour l'endroit où on l'envoie. Les images qu'il rapporte n'ont donc aucun intérêt. Peu importe, on va le remettre à l'eau un peu plus loin, en espérant que les fonds seront moins profonds à proximité du ping suivant. *« The show must go on ! »* On a perdu depuis longtemps le décompte des flops…

Le 19 avril, le ministre malaisien Hishammuddin Hussein, alias « Non-Non », alimente à son tour le mythe des pings. Il affirme de Kuala Lumpur que les prochaines quarante-huit heures vont être « cruciales ». « Cruciales » ? En quoi ? Comment ? Et puis, non, non,

en fait, plus rien : plus de pings, et encore moins de boîtes noires ou d'épave du MH370.

Malgré ces doses intensives de bluff institutionnel, dispensé par les plus hautes autorités des États australien et malaisien, le doute finit tout de même par s'installer. Au fil des semaines, la formidable mission australienne, criblée de flops successifs, menace de virer à la débâcle. D'ailleurs, les recherches changent plusieurs fois de secteur, sans explications claires. Seuls quelques observateurs aussi acharnés qu'attentifs, dont je vais découvrir l'existence plus tard, s'en rendent compte et s'en alarment.

Le 24 avril, le sous-marin britannique HMS *Tireless*, l'*« Infatigable »*, fait ses adieux à l'Australie. Ses marins sont épuisés. « La tâche a été éprouvante, déclare son commandant, R. Hywel Griffiths. Tout en surmontant les pires conditions de mer jamais éprouvées par mon équipage, nous avons cherché [sur] 7 000 milles nautiques carrés [13 000 kilomètres carrés] en seize jours. Je suis très fier de mes hommes[21]. »

Fin de la première campagne, annonce de la suite des opérations

Le 28 avril, trois semaines après les derniers pings, le Premier ministre australien jette l'éponge de la chasse aux pings… Il regrette de n'avoir rien trouvé, mais il affirme que c'est sans doute la recherche maritime « la plus difficile de l'histoire de l'humanité ». C'était déjà la plus vaste, c'est à présent la plus difficile. Et c'est officiel, puisque c'est le Premier ministre qui l'a déclaré. « On s'est concentrés sur les meilleures pistes dont on disposait », assure-t-il.

(Je visualise le grand requin blanc qui déclenche l'alerte en passant sous la petite raie manta jaune métallique…)

Il estime désormais « hautement improbable que l'on retrouve un jour le moindre débris en surface ». « Cinquante-deux jours après le crash, la plupart des débris seront gorgés d'eau et auront coulé », ajoute Tony Abbott. Le Premier ministre australien annonce donc que des recherches d'un nouveau type vont commencer, sous-traitées à des entreprises spécialisées. L'appel d'offres sera lancé prochainement. L'hiver va imposer une pause aux recherches. Il conclut en invoquant le mythe du mystère : « Ceci est un mystère extraordinaire. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour le résoudre. »

Le lendemain, Hishammuddin Hussein renchérit : « Le fait que l'on n'ait toujours pas trouvé le MH370 illustre la complexité et la difficulté de cette opération de recherches. » C'est connu : un mauvais résultat prouve qu'une épreuve est difficile. Tout comme un bon résultat prouve qu'une épreuve est facile. Encore un merveilleux exemple de ce que l'on pourrait appeler un sophisme « à la malaisienne ». Quand, fin mai 2014, Michael Dean, directeur adjoint de l'Ingénierie océanographique au sein de la marine américaine, a déclaré sur CNN que tout le monde était à présent d'accord sur le fait que ces pings ne venaient pas des boîtes noires, le porte-parole de la US Navy est intervenu quelques heures plus tard sur la même chaîne pour qualifier les commentaires de Michael Dean de « prématurés et spéculatifs ». Il fallait, semble-t-il, faire durer le mythe encore un peu.

À vrai dire, les nouvelles prometteuses vont continuer de tomber par la suite, à un rythme moins soutenu. Elles sont toujours aussi trompeuses. Mi-septembre 2014, le Jacc annoncera avoir trouvé « cinquante-huit objets durs ». Le nouveau ministre malaisien des Transports, Liow Tiong Lai, indique : « Il va maintenant falloir déployer nos équipements sur les fonds sous-marins pour vérifier si

ces objets appartiennent à l'épave du MH370, à d'autres épaves ou ne sont que des rochers. » Les autorités se rendent-elles seulement compte de l'effet désastreux qu'ont ces annonces depuis le 8 mars, systématiquement fausses, sur les familles des disparus ?

À la fin de cette première phase de recherches (mars-avril 2014), l'heure est au bilan. Début mai, une réunion tripartite, Australie-Malaisie-Chine, a lieu à Canberra. L'Australie fait état de 334 patrouilles aériennes, 3 137 heures de repérage aérien, 10 avions civils, 19 avions militaires, 14 navires engagés. L'émissaire chinois énumère pour sa part la mise à contribution de 21 satellites, de 18 navires dont 8 avec hélicoptères, et de 5 avions, qui ont couvert au total une zone de 1,5 million de kilomètres carrés. La Chine a sollicité l'aide de 68 navires marchands et de 20 bateaux de pêcheurs sous pavillon chinois qui traversaient la zone de recherches… Et malgré tout cela, pas le moindre signe du MH370 en surface. Y aurait-il un problème ?

« On retrouve tout dans la mer. La mer ne garde pas. Et si on retrouve des débris, on retrouvera l'avion », m'avait assuré, péremptoire, au tout début de cette affaire un officier de marine occidental. On se souvient notamment du corps d'Éric Tabarly, récupéré en mer d'Irlande par des pêcheurs, près de quarante jours après sa chute à l'eau[22].

Warren Truss annonce alors deux efforts simultanés pour la suite des opérations : premièrement, définir une zone de recherches prioritaire, ce qui sera chose faite fin juin, après calculs affinés ou révisés d'après les données Inmarsat ; deuxièmement, passer des contrats avec des opérateurs privés pour faire les recherches sous-marines dans la zone identifiée. Il mentionne que les équipements nécessaires disponibles de par le monde se comptent sur les doigts d'une main. Ce sont à peu près les mêmes machines que celles que

m'avait décrites Jean-Paul Troadec : des sonars tractés qui peuvent couvrir des bandes plus ou moins larges de terrain et des sous-marins autonomes pour explorer les zones au relief plus accidenté.

En attendant la mise en œuvre de cette seconde phase de recherches, qui doit commencer en août, un navire chinois, le *Zhu Kezhen*, et un navire engagé par l'Australie, le *Fugro Equator*, font une reconnaissance cartographique (bathymétrique) sur une première zone de 60 000 kilomètres carrés, jugée prioritaire par l'ATSB, le Bureau australien de la sécurité des transports. « On n'imagine pas traîner un sonar haute définition au bout d'un câble de 9 000 mètres sur des fonds dont on ne connaît pas les reliefs », explique Paul-Henri Nargeolet. Pour la suite, la société hollandaise Fugro sera sélectionnée. Un second navire, le *Fugro Discovery*, viendra rejoindre le *Fugro Equator* sur place. Et à partir du 21 septembre 2014, la compagnie pétrolière nationale de Malaisie, Petronas, enverra son bateau, le *Go Phoenix* (qui fait habituellement de l'exploration pétrolière), rejoindre la petite flottille spécialisée qui scanne les fonds sous-marins en quête du MH370.

Que penser de cet énorme cafouillage ?

Finalement, si l'on s'en tient à ce premier épisode de recherches dans l'océan Indien, l'Australie n'a pas grand-chose à envier à la Malaisie dans l'art du cafouillage et de la désinformation, délibérée ou accidentelle. Que cet avion soit « quelque part par là » ou pas, le choix d'ignorer plusieurs champs de débris vus par satellite, l'énorme fiasco des pings, les changements intempestifs et inexpliqués de zones de recherches, l'évolution opportuniste du discours officiel,

cousu de déclarations totalement infondées, n'ont aucunement fait montre du « vrai professionnalisme » promis.

Pour les rares personnes capables de décrypter cet épisode, cela s'apparente davantage à un spectacle donné dans le but de montrer que « l'on s'agite en haute mer » plutôt qu'à une recherche scientifique digne de ce nom, menée dans le but de retrouver l'épave du MH370.

Que les « cerveaux extraordinaires et la technologie extraordinaire » dont parlait le Premier ministre australien en début d'exercice aient prétendu confondre des pings de filets de pêche ou de requins blancs avec des pings de boîtes noires suffit à décrédibiliser « au-delà de tout doute raisonnable » le sérieux de l'intervention australienne. Mais au seuil de l'été 2014, quand l'hiver austral commence, il semble encore légitime de donner aux recherches australiennes une seconde chance.

Symboliquement, le Jacc déménage. Début mai, il quitte Perth et s'installe à Canberra, à 6 000 kilomètres du théâtre des opérations, mais tout près du pouvoir politique. En juillet 2014, Angus Houston sera nommé envoyé spécial de l'Australie en Ukraine sur le dossier MH17. Et en janvier 2015 il sera anobli[23], notamment pour sa contribution « exceptionnelle » aux opérations de recherches du MH370. Par la suite, en Australie comme en Malaisie, ce seront essentiellement les ministres, voire les premiers ministres, et non les experts de l'aviation civile qui s'exprimeront sur cette affaire, contrairement aux règles prévues à cet effet[24], recommandant que les enquêtes d'accidents d'aviation civile soient gérées « en toute indépendance ». J'ai appris qu'en Malaisie aussi, à son grand dam, le département de l'aviation civile s'était vu dépossédé du dossier MH370, géré par les ministres. « Quand les politiques commencent à

intervenir, c'est le mélange des genres assurés », me dira un familier des enquêtes d'aviation.

Pourquoi cette recherche du MH370 est-elle gérée au plus haut niveau politique des États ? Cet avion n'était-il pas un avion d'une compagnie aérienne commerciale avec des civils à bord ? Sans qu'aucune raison officielle ne soit donnée, partout, le dossier est classé « sensible ». Est-ce un indice ?

La mise en place de l'Independent Group, l'« IG »

C'est à peu près à cette période-là qu'une poignée de savants, attirés par l'énigme scientifique exceptionnelle qu'offrent les calculs d'Inmarsat, refuse de s'aligner et d'agréer les conclusions officielles avant de les avoir comprises et, en l'occurrence, corrigées. Ce groupe d'experts bénévoles et passionnés va tenter de faire parler ces données plus sibyllines que des hiéroglyphes. Il s'agit pour eux de soulager les familles mais aussi de résoudre « le plus grand mystère de l'histoire de l'aviation ».

Il va sans dire qu'à la moindre erreur sur la trajectoire du ping céleste, même d'un quantième de degré, à 36 000 kilomètres de la terre, le point d'impact de l'avion dans la mer peut changer considérablement. Les conclusions de la version officielle reposent par ailleurs sur de très importantes suppositions, principalement de vitesse et d'altitude du MH370, pour lesquelles aucune preuve n'existent. Ce ne sont que des hypothèses de travail. Il suffit de changer un seul paramètre pour que la route supposée de l'avion change radicalement. Mais encore faut-il que les fameux pings d'Inmarsat s'y raccrochent d'une manière ou d'une autre. Il sera de toute façon impossible à 99,99 % du public de comprendre ces

calculs et leur logique sans parler des théorèmes ou dans certains cas des lois statistiques auxquels ils se réfèrent.

Mais pour ces quelques mathématiciens, astrophysiciens, physiciens nucléaires, informaticiens, souvent accessoirement pilotes, le défi est formidable. Ils commencent à discuter entre eux de ces calculs et de la localisation des recherches qui en découlent. Ils échangent d'abord sur le blog de l'astrophysicien britannique Duncan Steel, consultant pour la Nasa, qui a écrit plusieurs livres et des dizaines d'articles dont il est parfois difficile de deviner le sujet à la seule lecture du titre. Duncan Steel a découvert quelques étoiles « secondaires » et une planète porte même son nom. Ce groupe impromptu de dix-sept cerveaux, anglo-saxons pour la plupart, devient vite un authentique laboratoire scientifique de très haut niveau, avec des théories qui se forment et que d'autres testent ou contestent.

« Au début, ce n'était qu'une chaîne d'e-mails. Et puis, au bout d'un moment, quand quelqu'un a voulu publier quelque chose, il a proposé que l'on s'appelle l'"Independent Group", ou "IG" », se souvient le journaliste américain spécialisé en aviation Jeff Wise. Le principe de ce groupe est de travailler collectivement mais en se répartissant les tâches : « Certains membres de ce groupe ont une capacité ahurissante à moudre des grands nombres et résoudre des équations impossibles, mais aussi à aller dénicher des informations hyperspécialisées au plus profond de bases de données insoupçonnées. Au début, quelqu'un avait trouvé un tableau des performances du Boeing 777-200 ER, exactement le modèle du vol MH370, mais cela a été rejeté car c'était avec des moteurs GE et non Rolls-Royce… C'est dire le sérieux de ce forum », m'explique Jeff Wise.

J’avais joint Duncan Steel la première fois, fin 2014, pour lui poser des questions sur la carte des radars civils et militaires dans la zone traversée par l’avion. Je voulais aussi lui faire part de ma perplexité quant à la fiabilité des calculs cyclopéens autour de ces pings despotes qui avaient imposé leur vérité au monde entier… Au lieu de me rassurer, Duncan Steel m’avait expliqué que les calculs étaient nettement plus compliqués que ce que j’avais compris. D’abord parce que l’inclinaison du satellite d’Inmarsat 3F-1, qui oscille de part et d’autre de l’équateur, est plus forte que normale depuis quelque temps, parce que le satellite arrive en fin de vie et commence donc à être à court du carburant qui sert à le stabiliser. J’apprends qu’outre ses deux ailes couvertes de panneaux solaires, le satellite dispose de petits moteurs qui permettent de le stabiliser. Quand le satellite est déployé, il est équipé de réserves de carburants et de comburants[25].

Ensuite parce qu’Inmarsat, qui avait commencé ses activités avec des bases terrestres dans l’hémisphère Nord seulement, n’a jamais pris la peine de mettre à jour son software « erroné » pour le calcul de la position de la base terrestre de Perth, en latitudes « négatives » (32 degrés sud). Mais il avait tout de même ajouté, serein : « Tout cela est finalement pris en compte assez précisément. » Proche de ce groupe sans en faire partie, Brock McEwen, un Canadien, va s’acharner pour sa part à mettre en défaut la logique de l’exercice australien. Il va harceler sans relâche l’ATSB, notamment à propos de l’absence d’explications cohérentes des changements de zones de recherches, en particulier celui du 28 mars, quand soudain les recherches se sont déplacées de 1 100 kilomètres au nord-est de la zone explorée alors. En janvier 2015, il publie une analyse intitulée « Il est temps d’enquêter sur les enquêteurs. Une critique sans concession des principales décisions prises dans les recherches entre

avril et novembre 2014 ». Il y met en avant toutes les incohérences des recherches australiennes.

Ensemble, ces scientifiques vont constituer la plus farouche contre-expertise possible des analyses des experts officiels. Ils réclament la totalité des données brutes Inmarsat, qu'ils n'obtiendront en réalité jamais. Ils relèvent des erreurs et proposent des correctifs à l'équipe officielle. Au point que leurs analyses finissent par être écoutées. Au bout de quelques mois, la zone de recherches sous-marines change conformément aux recommandations qu'ils ont émises. Pourtant, même là, toujours rien…

« L'absence de preuves n'est pas la preuve d'une absence », me dira Duncan Steel pour m'expliquer que ce n'est pas parce que l'on n'a pas retrouvé de débris, ni même l'avion, qu'il n'y a pas eu de débris ou que l'épave n'est pas au fond de l'océan. C'est pourtant le raisonnement de Jeff Wise qui finit par se dire que si, au bout d'un an de vaines recherches, on ne retrouve pas l'avion, c'est peut-être tout simplement parce qu'il n'y est pas. Jeff Wise publie en ligne un livre intitulé « L'avion qui n'était pas là[26] ». Fondé sur le principe qu'une partie des données d'Inmarsat ne sont qu'un leurre, il propose un scénario dans lequel l'avion aurait en fait été détourné par les deux passagers ukrainiens vers le Kazakhstan, où il a identifié, à l'aide d'images satellite, un hangar souterrain susceptible d'avoir caché l'avion. Cela lui vaut d'être exclu de l'Independent Group, non sans quelques accolades de sympathie, notamment d'un ingénieur en physique nucléaire diplômé du MIT[27], Victor Iannello, qui m'avouera n'avoir jamais consacré autant d'heures de sa vie à un problème sans aboutir à une solution satisfaisante. Mais la règle de l'IG est de s'en tenir strictement aux données scientifiques disponibles. Sur ces entrefaites, le blog de référence de la communauté des passionnés

par cette disparition est transféré sur le site de Jeff Wise, quand Duncan Steel en a eu assez des excès et des délires de certains et a décidé de fermer le sien.

Les scientifiques savent pourtant que la nature a horreur du vide : en l'absence de preuves et de débris pour accréditer le crash du MH370 dans le sud de l'océan Indien, une multitude de théories des plus intrigantes aux plus improbables déferlèrent tant sur Internet que dans les conversations quotidiennes.

1. Sar, acronyme de *« Search and rescue »* : opérations de recherches et de secours.

2. Durant le Vendée Globe 1996-1997, le Français Raphael Dinelli puis le Britannique Tony Bullimore ont été sauvés *in extremis*, l'un par un autre concurrent, Pete Goss, l'autre par la marine australienne.

3. Jacc : Joint Agency Coordination Center, centre de coordination des recherches.

4. Cockpit Voice Recorder, appelé couramment CVR.

5. Flight Data Recorder, appelé couramment FDR.

6. L'épave de l'AF447 a été retrouvée le 2 avril 2011, soit vingt-deux mois après le crash.

7. Soit un cercle de 75 kilomètres de rayon.

8. Conférence de presse du 14 avril 2014.

9. . Rapport final du BEA sur l'accident, 1er juin 2009. Vol AF447 Rio de Janeiro-Paris, juillet 2012.

10. Conférence de presse du 1er avril 2014.

11. Conférence de presse du 5 mai 2014. En fait, dans le cas de l'AF447, les premiers débris n'ont été retrouvés que le 6 juin 2009, soit cinq jours après le crash, et les recherches de surface ont duré jusqu'au 26 juin, soit vingt-cinq jours après le crash. Dans le cas du MH370, les recherches aériennes australiennes ont commencé le 16 mars 2014, soit huit jours après la perte de l'avion.

12. Le rapport d'enquête de l'AF447 a émis comme recommandations d'allonger la durée de vie des batteries des boîtes noires à quatre-vingt-dix jours et de les rendre flottantes.

13. Les images du satellite d'Airbus, Terra X, ont été traitées par l'agence malaisienne spécialisée, la MRSA, Malaysian Remote Sensing Agency.

14. https://sites.google.com/site/mh370debris/home/debris-images

15. Réalisée par l'Agence chinoise de météorologie marine (China National Marine Environmental Forecasting Center).

16. Déclaration de Mike Barton, chef du centre de coordination des secours de l'autorité maritime australienne, l'AMSA.

17. David Warren a inventé en 1985 la « boîte noire », initialement un seul objet.

18. Conférence de presse du 14 avril 2014, pour les médias chinois.

19. L'épave du *Titanic* a été trouvée en 1985 par une expédition franco-américaine (WHOI-Ifremer). Paul-Henri Nargeolet a rejoint l'Ifremer en 1986, notamment pour s'occuper des expéditions sur le *Titanic*.

20. Le principe du *« too big to fail »* (« trop gros pour échouer ») se réfère généralement à l'attitude qui consiste à maintenir en vie coûte que coûte une entreprise ou un projet non viable, car l'interrompre ferait plus de dégâts que de poursuivre.

21. BBC News, 25 avril 2014.

22. Éric Tabarly est tombé à la mer dans la nuit du 12 au 13 juin 1998. Son corps a été remonté par un filet de pêche au large des côtes irlandaises le 21 juillet 1998.

23. Le 26 janvier 2015, Angus Houston est fait chevalier de l'Ordre australien (*Australian Knight*, AK).

24. Annexe XIII à la convention de Chicago.

25. Le comburant est une substance chimique qui permet la combustion d'un combustible. Dans l'espace, les moteurs à réaction sont alimentés à la fois en carburant et en comburant.

26. Jeff Wise, *The Plane That Wasn't There*, op.cit.

27. MIT : Massachusetts Institute of Technology.

5

Les scénarios alternatifs

Faute de récit cohérent de ce qui a pu se passer à bord du MH370 après sa disparition, des scénarios alternatifs ne tardent pas à apparaître. Partout dans le monde, des milliers de personnes se passionnent, littéralement, pour cette énigme. Autant leur donner un nom : les MHistes. Il y a bien sûr toutes sortes de MHistes : des MHistes savants, des MHistes amateurs, des MHistes modérés… Il y a aussi des MHistes illuminés ou radicaux, voire monomaniaques. J'entendrai ainsi parler d'un avocat américain qui parcourt depuis plus d'un an la planète à la recherche de l'avion. Après avoir passé des années à chercher l'Arche perdue *(sic)*, il a désormais reporté toute sa volonté, toute son énergie et, j'imagine, une partie de ses économies sur la recherche du MH370. Il s'est déjà rendu dans l'Himalaya, aux Maldives, en Australie et à La Réunion. On trouve aussi des MHistes persuadés que le MH370 a été capturé par des extraterrestres. L'un d'eux m'avait annoncé que l'avion reviendrait « dans six mois ». On peut également voir la charte astrologique du MH370 sur un site spécialisé dans l'analyse astrologique des crimes (astrologyincrime.com). On y lit notamment : « Uranus/Neptune = Mercure en transit à 20 degrés d'Aquarius : ruses visant à

confondre les esprits, bon sens requis. » Les astres ne pensaient pas si bien dire ! Certains numérologistes ont quant à eux remarqué que dans MH370, M était la lettre 13 de l'alphabet, H était la lettre 8. Or, 13 + 8 = 21, l'avion était un « triple 7 », et 3 x 7 = 21, comme dans 370, donc tout était écrit…

Au sein de cette nébuleuse des MHistes, sans règles ni frontières, la motivation des membres varie. Pour certains, comme les scientifiques de l'Independent Group, résoudre l'énigme mathématique des données Inmarsat est l'un des plus grands défis intellectuels auxquels ils aient été confrontés. Pour d'autres, c'est un bon moyen de projeter des convictions, des coupables et des motifs déjà établis par ailleurs sur cet accident en quête de sens.

Pour beaucoup, dont je fais partie, il s'agit simplement de refuser l'absurdité d'une version officielle totalement anachronique au regard des technologies de notre époque, contraire au bon sens, incohérente si l'on tient compte des leçons tirées des accidents d'avion passés, bref de refuser ce que j'estime être une insulte à l'intelligence humaine.

De toutes les voix qui oseront questionner le récit officiel de cette disparition, celle de Tim Clark, le patron d'Emirates, la compagnie aérienne possédant la plus importante flotte de Boeing 777 au monde, est de loin la plus autorisée, la plus qualifiée et la moins politique. Dans une longue interview accordée au journaliste allemand Andreas Spaeth en octobre 2014, il exprime sa frustration. « De toute l'histoire de l'aviation, à part Amelia Earhart en 1939, il n'y a pas eu un incident au-dessus de l'océan qui ne fût au moins à 5 ou 10 % traçable. Cet avion a disparu. Chez moi cela éveille des soupçons et je suis totalement insatisfait de ce qui est ressorti de tout cela. » Il constate encore : « Quand l'on pose un peu trop de questions sur ce sujet, on perçoit une certaine agressivité. Et plus les gens deviennent agressifs, plus je m'inquiète. »

L'avion a été détourné de sa route à la suite d'un « acte délibéré ». Le but de l'opération était-il simplement de l'empêcher d'arriver à Pékin ? La disparition du MH370 était-elle en soi l'objectif à atteindre ? Et si c'était pour l'empêcher d'arriver à Pékin, était-ce à cause de qui était à bord, ou à cause de ce qui se trouvait en soutes ?

Au gré des mois d'enquête qui vont suivre, diverses informations étranges vont me parvenir, alimentant ces deux options : des gens suspects à bord, des choses étranges dans la cargaison.

Au sujet des gens suspects à bord, une rumeur assez sophistiquée circule à Kuala Lumpur et sur Internet, et elle retient mon attention tant je la trouve « au point », prête à être transformée en un superbe blockbuster. Il suffirait de changer la fin tragique et énigmatique de l'histoire vraie que l'on soupçonne au profit d'un « happy end » qu'un scénariste se chargerait d'inventer pour garantir au film un succès immédiat.

Freescale : le scénario James Bond

Parmi les 239 passagers, un groupe de vingt voyageurs, douze Malaisiens et huit Chinois, travaillent pour la même société. Pas n'importe quelle société : Freescale. Bien qu'inconnue du grand public, Freescale est une énorme multinationale américaine de semi-conducteurs, à la pointe et même à l'avant-garde du secteur. Elle est implantée dans une vingtaine de pays dont la Chine, la Malaisie et la France. En Malaisie, Freescale est un nom relativement connu. Son logo s'affiche sur de grands panneaux publicitaires le long de l'autoroute de l'aéroport. Depuis 1972, l'entreprise occupe un terrain de huit hectares dans la banlieue de Kuala Lumpur : usine de production de puces électroniques et laboratoires d'essai.

Freescale est le numéro un mondial de la fabrication des microprocesseurs dans plusieurs secteurs de l'industrie, dont la défense et l'aérospatiale. Elle produit des puces destinées aux radars, des microcontrôleurs destinés aux missiles, et se dit spécialiste des radiofréquences et de la communication en situation de guerre. « Nos produits peuvent avoir des applications en aéronautique, radar, guerre électronique, guidage de missiles et systèmes d'identification amis ou ennemis (*"Identification Friend or Foe"*) », explique son site. « Freescale est incontournable pour la plupart des grands fabricants de ces matériels », m'indique un dirigeant chez ST (STMicroelectronics), l'un des concurrents de Freescale. En 2006, Freescale a été rachetée pour près de 18 milliards de dollars par les groupes financiers Blackstone et Carlyle. Ce fut à l'époque la plus grosse opération de rachat privé d'une société technologique[1].

Blackstone et Carlyle sont des empires aux ramifications tentaculaires à travers la planète. On ne pourrait être plus au cœur de la machine américaine : Carlyle est de notoriété publique très proche du « clan Bush » et a eu, entre autres clients, le Saudi Binladin Group, qui appartient à la grande famille d'Arabie saoudite des Ben Laden. Quant à Blackstone, créée en 1985 par deux anciens de Lehman Brothers, c'est devenu l'une des plus importantes firmes d'investissements privés, dont le siège est sur Park Avenue à Manhattan. Fin 2015, Blackstone gère un portefeuille de 334 milliards de dollars. Lord Jacob Rothschild siège à l'un de ses conseils. Avec Freescale, on est donc à la fois à Wall Street (New York), au Pentagone (Washington, D. C.), et à Austin, dans le Texas, où l'entreprise a son berceau. C'est l'argent, le pouvoir politique et la technologie stratégique réunis au plus haut niveau.

Il se trouve que le 11 mars 2014, soit trois jours après la perte de l'avion, Freescale a déposé le brevet de fabrication d'une nouvelle

technologie. Cette invention est consultable en ligne avec sa référence : US8671381.

Peu après la perte du MH370, l'un des vice-présidents de l'entreprise, Mitch Haws, déclare au sujet des vingt employés de Freescale qui étaient à bord : « Tous ces gens avaient beaucoup d'expérience et de background technique, ils étaient très importants. C'est assurément une perte pour l'entreprise[2]. » Il précise que c'était « des ingénieurs et experts divers ». Leur mission était de mettre en place de nouvelles procédures afin d'améliorer l'efficacité des usines de Kuala Lumpur et de Tianjin. Ils voyageaient tous en classe économique. J'ai rencontré Yuen Ying, l'épouse de l'un des ingénieurs malaisiens de Freescale. Il avait décidé de partir le vendredi soir « pour avoir le temps de visiter Pékin ». Les collègues chinois étaient venus à l'usine de Freescale en Malaisie la semaine précédente et c'était à présent au tour des Malaisiens de passer quelques jours sur le site de Freescale en Chine, à Tianjin.

Tout ceci est avéré, vérifiable. Jusqu'ici, on est encore dans la réalité. Mais avec l'extraordinaire rumeur qui circule sur Internet, on bascule dans le scénario du blockbuster.

Internet nous apprend en effet que parmi les vingt employés du groupe qui étaient sur le vol, quatre étaient en fait copropriétaires du brevet de très haute importance stratégique et technologique qui devait être incessamment déposé. Si ces quatre coactionnaires à 20 % venaient à disparaître, le brevet deviendrait propriété à 100 % du dernier coactionnaire, la société Freescale elle-même. Or, qui se cache derrière cette société aux affiliations douteuses ? Le milliardaire juif qui inspire une théorie conspirationniste sur deux : Jacob Rothschild en personne. Ce scénario expliquant que l'avion aurait été subtilisé et entièrement détruit pour que les États-Unis gardent la main sur l'entièreté d'un brevet d'une haute importance stratégique est très

largement diffusé et discuté sur Internet. Il est même repris par la télévision nationale russe, Russia Today. Certes, il y a mieux comme gage de crédibilité, mais peu importe, l'histoire est formidable.

Elle a cependant trois défauts majeurs. D'abord, les inventeurs à l'origine d'un brevet n'en sont jamais copropriétaires. Tous les brevets inventés chez Freescale, comme dans toutes les grandes entreprises, deviennent forcément la propriété à 100 % de l'entreprise qui les a développés. Donc, avant même de rentrer dans les détails, le scénario de base n'est pas plausible. Ensuite, les noms des inventeurs qui figurent sur le brevet ne correspondent à aucun des noms des passagers chinois du vol MH370. Enfin, le fameux brevet US8671381 n'est en rien révolutionnaire : il porte sur l'optimisation du nombre de microprocesseurs que l'on peut graver sur un *wafer*[3]. Cette invention peut se traduire par une réduction des coûts de fabrication de 3 ou 4 % au mieux, en fin de chaîne. Certainement pas de quoi assassiner 239 personnes…

Retour à la case départ. Si ce n'est pas pour permettre à Freescale et à Jacob Rothschild de mettre la main sur un brevet révolutionnaire, pourquoi donc cet avion aurait-il été empêché d'arriver à Pékin ?

Une cargaison problématique…

Est-ce à cause de ce que le MH370 transportait en soutes ? La charge à bord se répartit grossièrement de la manière suivante : les passagers pèsent environ 17 tonnes, leurs bagages 3 tonnes, le « cargo » en soutes 10 tonnes, et le carburant pour le vol 50 tonnes[4]. Lorsque j'avais rencontré Anwar Ibrahim, le leader de l'opposition politique en Malaisie, une dizaine de jours après la perte de contact

avec l'avion, il trouvait « tout simplement aberrant » que l'inventaire de l'avion n'ait toujours pas été rendu public. Tous les professionnels du transport aérien le confirment. Ce document aurait pu être rendu public dans les minutes qui ont suivi la disparition de l'avion. « Je me demande bien ce qu'il peut y avoir de si secret dans ces soutes pour que cette liste de fret d'un avion commercial soit quasiment traitée comme un secret d'État ! » avait souligné Anwar Ibrahim. Dans le cas du crash du MH17, qui eut lieu quatre mois plus tard, Malaysia Airlines a fourni ce document le surlendemain de l'accident. Mais pour le MH370, il faudra attendre près de deux mois pour que la compagnie produise la liste du contenu des soutes (« *cargo manifest* »).

Quand la liste est finalement publiée, le 1er mai 2014, elle est de toute évidence incomplète. Sur le site officiel du MH370 (mh370.gov.my), on trouve huit documents PDF, numérotés de 1 à 9, sans titre et sans logique apparente. Il manque le « doc3 » et il se trouve que le « doc7 » et le « doc8 » sont exactement les mêmes documents. Est-ce le même assistant, auteur d'une nouvelle erreur de photocopie, comme pour les photos de ces Iraniens qui s'étaient retrouvés avec les mêmes jambes sur les clichés distribués à la presse ? Ces documents sont une accumulation de scans de mauvaise qualité de documents techniques : des lettres de transport aérien, certes, des factures, beaucoup de scans de feuilles blanches aussi…

Pour les Malaisiens, la première incongruité qui saute aux yeux, sur cette liste du contenu des soutes, est l'énorme quantité de mangoustans. Ce fruit, protégé par une grosse cosse mauve qui tache plus que le sang, à la chair un peu fibreuse, blanche et juteuse, au goût finement acidulé, est souvent considéré comme l'un des meilleurs fruits exotiques qui soient. Le MH370 en transportait 4 566 kg, en provenance de Muar, dans l'État de Johor, au sud de

Kuala Lumpur. Quatre tonnes et demie ! Le poids du plus gros hippopotame de la planète, avec son bébé sur le dos. La quantité semble d'autant plus ahurissante que ce n'est pas la saison des mangoustans : ils mûrissent de juin à août. Tout le monde le sait, en Malaisie. C'est aussi ce qu'indiquent les encyclopédies de botanique. Je finis tout de même par trouver l'un des rares articles scientifiques sur le sujet[5], qui indique qu'il y aurait, en fait, une petite deuxième saison, entre novembre et janvier. C'est ce que confirment les exportateurs contactés. Mais pour l'exportation, les fruits doivent toujours être cueillis avant maturité. En mars, le fruit a donc bel et bien passé sa date de cueillette. D'ailleurs, quand est sortie l'information sur cette cargaison, l'organisme de promotion des produits agricoles de Malaisie, la Fama[6], a confirmé qu'il n'y avait pas de mangoustaniers susceptibles de donner des fruits à cette saison dans l'État de Johor. La presse locale alla plus loin, soulignant qu'il n'y avait même pas de vergers de mangoustaniers à Muar, la ville de provenance indiquée.

Face au grondement de questions et de doutes qui montait, l'inspecteur général de la police précisa que les fruits n'étaient pas *de* Muar : ils avaient seulement été emballés *à* Muar… Mais alors, d'où pouvait provenir cette quantité industrielle de mangoustans hors saison, et à quoi bon l'envoyer dans la petite ville de Muar, à 100 kilomètres de Kuala Lumpur, si elle était destinée à la Chine ? En fait, le fruit est tellement endémique des régions tropicales de l'Asie que, selon la légende, la reine Victoria aurait offert cent livres ou un anoblissement à qui lui en rapporterait quelques spécimens en bon état. Les producteurs de fruits expliquent aussi que, même en pleine saison, depuis quelques années la production de mangoustans a baissé. Les arbres ne répondent pas bien au changement climatique. En outre, d'après la Fama, la Chine importe « principalement des

durians de Malaisie ». Quant à l'entreprise de Muar citée sur le bordereau de Malaysia Airlines, elle ne figure même pas parmi la liste officielle des exportateurs de mangoustans. Dernier détail gênant, la Chine exige, pour importer ces fruits, « un formulaire de cinq pages, le même que pour les durians ». Ce certificat phytosanitaire n'apparaît nulle part dans les bordereaux de consignation des marchandises en soutes.

Cette cargaison de mangoustans se révèle donc aussi improbable qu'une pluie de mousson à la saison sèche. Ce qui n'empêchera pas le rapport d'enquête publié un an après l'accident[7] de couvrir cette anomalie en affirmant que « les fruits à bord du vol MH370 venaient de Poh Seng Kian […], Muar, Johore, Malaisie. Environ 2 500 kg ont été récoltés à Muar, et le reste venait de Sumatra, Indonésie. » Si l'on récapitule, en mars 2014, la presse, la police et les autorités agricoles s'accordaient à dire que les mangoustans ne pouvaient pas venir de Muar. Mais en mars 2015, le rapport officiel affirme que 2,5 des 4,5 tonnes de la cargaison venaient finalement de Muar. *« Malaysia boleh ! »*

L'énigme prend une nouvelle dimension quand on découvre, dans le même rapport d'enquête, qu'entre le 3 mars et le 17 avril 2014, Malaysia Airlines a transporté vers Pékin non pas une seule et unique cargaison étrange de ces *« fresh mangosteens »* hors saison, hors permis, hors région, mais une cinquantaine d'autres cargaisons de mangoustans[8]… Je finis par penser que, comme pour les faux passeports des passagers iraniens, aussi louche que soit ce subterfuge, il n'en est pas moins banal ; des dizaines d'autres vols de Malaysia Airlines ont également transporté des tonnes de « mangoustans hors saison », ce qui ne les a pas empêchés d'arriver à bon port. En décembre 2015, j'assiste à l'université de Hong Kong à une conférence de presse sur le trafic illégal de l'ivoire et des animaux

sauvages en Asie. L'une des diapos montre les différentes plaques tournantes de la région. La Malaisie est de loin le plus gros cercle de toute la carte ! Les *« fresh mangosteens »* servent-ils tout simplement de couverture à des cargaisons d'écailles de pangolins, de défenses d'éléphants ou de cornes de rhinocéros ? Voilà qui expliquerait à peu près toutes les anomalies de cette partie du dossier.

Mais aussi… plus de 200 kilos de batteries au lithium

Hormis les 4,5 tonnes de « mangoustans » sans doute venues d'Afrique, qui me laissent, certes, un fort arrière-goût de « pas net », le MH370 transporte également une consignation groupée de plus de 2 453 kg de « batteries au lithium-ion, accessoires de walkie-talkie et chargeurs ». L'expéditeur est Motorola et le transitaire NNR Global Logistics. Le bordereau stipule explicitement que les produits de ce colis doivent être manipulés avec précaution car ils présentent un risque d'inflammabilité, surtout si l'emballage est abîmé. Après avoir affirmé le 17 mars 2014 que l'avion ne transportait aucun produit dangereux, le directeur des opérations de Malaysia Airlines a finalement admis une semaine plus tard que l'avion transportait « environ 200 kg de batteries au lithium ». Il a précisé qu'elles étaient « bien emballées ». Car des feux ont déjà été déclenchés par des batteries au lithium à bord d'avions, dans des voitures électriques et même dans des ordinateurs. Dans au moins deux cas de vols cargos, ces feux ont provoqué la perte de l'avion et des pilotes[9].

Ce qui choque avant tout, dans ce cas-ci, c'est que ces batteries soient incluses dans une cargaison beaucoup plus large et très peu détaillée. « C'est une tactique connue de tous les transporteurs, de faire des colis groupés avec une description globale. Surtout à la

dernière minute », m'indique un transitaire à Hong Kong. Par comparaison, un autre colis[10], qui ne pesait que 6 kg, était accompagné d'une demi-douzaine de bordereaux, dont la facture. On sait qu'il contenait 2 000 puces, dont le prix unitaire était de 5,04 dollars. Il en va de même pour un lot de livres pour enfants en anglais, dont chaque titre était précisé : *Qui a volé Mona Lisa ?* ; *Le Secret de l'île de la baleine* ; *etc.* À l'aune de ce niveau de détails pour les autres colis, il est d'autant plus choquant que presque aucun détail n'ait été fourni pour l'énorme colis de Motorola, la seule cargaison potentiellement dangereuse, de 2 453 kg de « batteries au lithium-ion, accessoires de walkie-talkie et chargeurs ». Ce qui ressemble fort à une négligence grave de la part de Malaysia Airlines va servir de base au scénario de l'incendie à bord.

Pour certains MHistes, le flou qui entoure les deux plus gros colis de la cargaison est bien la preuve que l'avion transportait « autre chose ». Autre chose qui ne devait pas arriver en Chine.

Selon les uns, ce sont les restes d'un drone américain tombé au Pakistan ; selon d'autres, des équipements militaires capturés par les talibans lors d'une embuscade particulièrement meurtrière qui eut effectivement lieu fin février 2014 dans l'est de l'Afghanistan. Chaque nouveau scénario s'approprie quelques détails vérifiables, glanés dans l'actualité, qui ancrent l'ensemble du scénario dans le réel.

Dans l'une de ces explications alternatives, la disparition du MH370 est liée à la mort suspecte, le 18 février 2014, de deux anciens commandos marine américains, devenus agents de sécurité à bord du cargo *Alabama*, lors de son escale aux Seychelles[11]. Cet élément réel, certes problématique, permet à un certain MHiste d'imaginer que les deux hommes ont en fait été drogués par des prostituées locales pour permettre à des pirates somaliens de s'emparer d'un set complet de drones américains qui se trouvait dans

la cargaison du navire. Les pirates somaliens acheminent leur butin jusqu'à Kuala Lumpur, où l'ambassade de Chine prend le relais et s'occupe de la livraison à Malaysia Airlines. Bien monté lui aussi, ce scénario !

En fait, on trouve sur Internet une grande variété de scripts autour de l'appétit féroce qu'aurait la Chine pour toutes les technologies américaines de surveillance et de guerre furtive. Et quelle que soit la provenance de ces secrets occidentaux convoités par la Chine, les services américains, mis au courant trop tard pour en empêcher le chargement à bord du MH370, auraient été contraints d'empêcher l'avion d'arriver à destination, soit en le détournant soit en le détruisant.

Le plus séduisant dans les scénarios imaginaires de ce type, c'est qu'ils permettent d'expliquer que la Chine et les États-Unis ont un intérêt commun à se taire et à couvrir l'affaire : les États-Unis parce que ce qu'ils ont fait est totalement inadmissible ; la Chine parce qu'elle a été prise la main dans le sac lors d'une grosse tentative d'espionnage et qu'elle n'est pas fière d'elle non plus. Or le silence des États-Unis et de la Chine sur cette sombre histoire est l'une des rares réalités avérées de cette affaire.

Très vite, on parle aussi de Diego Garcia…

Prononcé comme on l'entend partout, en six syllabes, Di-é-go-Gar-ci-a, avec une pointe d'accent espagnol et un *r* roulé, le nom de cet explorateur du XVI^e^ siècle m'évoque davantage *Pirates des Caraïbes* que le Boeing perdu. Je finis par comprendre qu'il s'agit d'une énorme base militaire américaine, hautement secrète. Elle est située à mi-route entre l'Afrique et l'Indonésie, et à la verticale de l'Inde, juste

en dessous de l'équateur. Diego Garcia a servi de plateforme de lancement et de base arrière pour les plus grosses opérations militaires américaines de ces dernières années. Depuis 2001, on soupçonne l'endroit de servir également de lieu d'interrogatoire militaire et de prison secrète[12]. Tout comme pour Freescale, jusqu'à la disparition du MH370, rares sont ceux qui connaissent l'existence et la fonction de Diego Garcia. Selon l'analyste stratégique John E. Pike, directeur du bureau d'analyse Global Security, Diego Garcia n'est pourtant rien de moins que « l'une des bases militaires les plus importantes pour les États-Unis ». C'est le quartier général de l'US Centcom, le commandement américain pour toute la zone centrale de la planète, qui inclut l'Europe et le Moyen-Orient, jusqu'à l'Afghanistan et au Pakistan. « On ne pourrait plus s'en passer », ajoute le chercheur Tim Brown, de Global Security. « C'est de là que tous les tirs [par drones] dans la région ont lieu », affirme John E. Pike.

Une fois que la base Diego Garcia est posée dans le décor de la disparition du MH370, plusieurs rôles lui sont attribués ; de victime d'une tentative d'attaque terroriste, jusqu'à coupable de prise d'otages civils avec vol et recel d'un Boeing 777…

Pour les uns, Diego Garcia était la cible visée par les pirates de l'air qui auraient pris le contrôle du MH370. L'avion aurait donc été abattu par l'aviation américaine afin de défendre sa base aérienne. Ce sera d'ailleurs, quelques mois plus tard, la version soufflée par certains services secrets à l'oreille de ceux qui s'intéressent à cette histoire. Pour d'autres, Diego Garcia est plutôt présentée comme complice du détournement de l'avion organisé par les États-Unis pour l'empêcher d'arriver à Pékin. C'est là que l'avion aurait été caché. Le fait que des Maldiviens aient vu un avion voler bas le matin du

8 mars est, pour ceux qui tiennent à faire entrer Diego Garcia dans le récit, une « preuve » de plus que c'est de ce côté qu'il faut regarder.

Selon des fuites de la police malaisienne, le FBI, qui a pris possession du simulateur de vol du commandant de bord, y aurait trouvé des « données effacées récemment ». Parmi les cinq pistes d'atterrissage exotiques et suspectes sur lesquelles le commandant de bord Zaharie Ahmad Shah se serait entraîné à atterrir, on trouve justement la piste de 3 kilomètres de l'atoll de Diego Garcia.

Dans la confusion qui règne au cours des premières semaines, la rumeur d'un texto d'appel au secours émis par l'un des passagers, l'Américain Philip Wood, se répand comme une traînée de poudre parmi les MHistes les plus crédules. « J'ai été fait otage par des militaires. Notre vol a été détourné. Je travaille pour IBM et j'ai réussi à cacher mon téléphone dans mon postérieur. J'ai été séparé des autres et suis dans une cellule. Mon nom est Philip Wood. Je pense avoir également été drogué car je n'arrive pas à penser clairement. » Les sites qui propagent ce canular ajoutent que les métadonnées du texto « confirment à 100 % » que ce message a bien été émis d'un bâtiment au sud de l'atoll de Diego Garcia. « Modifier les *metadata* d'une photo est très facile, je peux le faire en trente secondes », m'indique pourtant l'un de mes neveux, Nathan, dix-sept ans, qui m'en fait la démonstration sur-le-champ. Cette histoire de texto a néanmoins été lue et commentée par des millions de personnes… Près de deux ans après les faits, une recherche « Philip Wood iPhone » propose encore 616 000 pages Internet… Mais si ce faux texto arrive en tête de la liste des inepties les plus énormes et les plus populaires que le MH370 ait pu produire, il a néanmoins l'intérêt d'attirer l'attention sur une île délibérément mystérieuse et tout sauf anodine.

Il est strictement interdit de s'approcher de Diego Garcia sans permis, à demander à Londres car l'île, louée par les États-Unis, est

britannique. Lors de mon enquête aux Maldives, l'archipel habité le plus proche de Diego Garcia, un fonctionnaire de haut rang me dira, au sujet de ce voisin peu causant : « Même s'ils ne sont qu'à 350 milles nautiques [650 kilomètres] au sud des Maldives, on n'a aucun contact avec eux. Pas d'échanges aériens. Ils volent souvent au-dessus de nous. Mais nous n'avons pas le droit de voler au-dessus d'eux. Ils ne nous sollicitent même pas pour le ravitaillement. Je crois que tout leur vient de Singapour ou du Moyen-Orient. »

À vrai dire, si cette base devait être impliquée dans quelque basse besogne liée à la disparition du MH370, soit de manière active, soit à titre défensif, cela s'inscrirait sans mal dans la tradition honteuse qui hante cette île depuis le milieu des années 1960. *Le Vol d'une nation*, documentaire réalisé en 2004 par John Pilger, retrace les arrangements sordides qu'ont passés entre eux les gouvernements britannique (propriétaire) et américain (locataire potentiel) pour vider de ses quelque 2 000 habitants cette île paradisiaque, peuplée depuis la fin du XVIII^e^ siècle. Il fallut, entre autres lâchetés, affirmer devant les Nations unies que cette terre n'avait pas de population locale, « seulement de la main-d'œuvre importée ». Entre 1967 et 1973, les Chagossiens ont été déportés comme du bétail, *manu militari*, vers l'île Maurice, où ils tentent depuis de survivre dans la misère absolue, la mélancolie et la nostalgie de leur île confisquée. Du côté américain, pour éviter que le Congrès n'ait à donner son accord au paiement des 5 millions de livres convenus pour l'utilisation de Diego Garcia pendant cinquante ans[13], on maquilla cette dette en une réduction sur la facture d'une livraison de missiles. Le transfert d'argent entre Washington et Londres fut ainsi invisible. Cinquante ans après cet exil forcé, le triste sort des Chagossiens a connu un petit moment de célébrité quand, en juillet 2015, leur cause a été défendue par l'avocate Amal Clooney, devant la Cour suprême

du Royaume-Uni… Pourtant, même avec le meilleur avocat du monde, quelles chances a cette petite communauté injustement exilée, réduite à la misère et au désespoir, de recouvrer sa terre confisquée, devenue une énorme base militaire américaine ?

Depuis 1987, la base abrite un observatoire spatial. Ce système, intitulé GEODSS[14], « peut suivre ou observer dans l'espace des objets aussi petits qu'un ballon de basket, à une distance située entre 5 500 et 37 000 kilomètres de la Terre ». Un Boeing 777 vole donc beaucoup trop près de la Terre pour être observé par les télescopes de GEODSS. Mais on pourrait penser que sur une base où les télescopes sont capables de voir un ballon de basket à 37 000 kilomètres de la Terre, d'autres équipements (radars, satellites, avions de surveillance) doivent bien pouvoir, eux, repérer un gros Boeing 777, qui fait la taille de deux baleines bleues mises bout à bout, bourré d'électronique et qui est passé à seulement 2 500 kilomètres de là, à une altitude présumée d'environ 35 000 pieds (10 700 kilomètres). D'autant que Diego Garcia a été conçue dès le début comme une base navale de communication (« US Naval Communication Station »), devenue en 1991 une « base navale de communication et d'informatique » (« Naval Computer and Telecommunications Station », « NCTS »). Elle est également équipée d'un radar de très longue portée (*« over the horizon »*). Pourtant, Diego Garcia n'a rien à dire, n'a rien vu, ne sait rien. Pas plus que les autres grandes bases militaires américaines de la région, à Okinawa (Japon) et à Guam, sans parler de Singapour, que certains estiment être une annexe de l'armée américaine.

Les MHistes persuadés que l'avion a été détourné sur Diego Garcia vont jusqu'à expliquer que certains des bateaux qui participaient aux recherches de l'épave dans l'océan Indien sont passés par Diego Garcia pour embarquer des pièces du MH370, qu'ils avaient mission

de perdre ensuite dans la zone des recherches afin qu'on puisse les y retrouver plus tard… Grâce aux différents sites qui tracent les bateaux (comme le site Flightradar trace les avions), on peut en effet constater que la frégate britannique HMS *Echo* a bien fait une escale à Diego Garcia en route vers Perth. Mais c'est pour ce navire une escale de routine, qui lui sert notamment à se ravitailler en fioul.

Un autre scénario propose que le MH370 n'ait fait qu'une escale « technique » à Diego Garcia, au cours de laquelle l'armée récupéra ce qui s'y trouvait de précieux ou de stratégique et qui ne devait pas arriver à Pékin, avant de faire disparaître l'avion et ses passagers au milieu de l'océan Indien, pour être retrouvés un jour et confirmer la théorie des pings d'Inmarsat.

Malgré l'indéniable fascination que peut exercer un lieu pareil dans une telle affaire, aucun des scénarios impliquant Diego Garcia ne repose hélas sur le moindre indice tangible. Il faut néanmoins garder à l'esprit son existence au cœur de l'océan Indien, sa puissance militaire et sa colossale capacité de surveillance.

Un avion jumeau dans un hangar en Israël

Quand le journaliste d'investigation américain Chris Bollyn met en ligne un article révélant la présence d'un Boeing en tout point semblable à celui du vol MH370 mais stationné dans un hangar à Tel-Aviv, il imagine des scénarios encore plus sophistiqués, telle la constitution d'une flottille de Boeing 777 en vue d'un « nouveau 11-Septembre ». L'information du jumeau du 9M-MRO à Tel-Aviv est assurément intrigante. Les photos disponibles sur Planespotters.net semblent le confirmer. Il s'agit du Boeing 777-200ER immatriculé 9M-MRI ; le MH370 était immatriculé 9M-MRO. Le numéro de

fabrication du 9M-MRI est 28416 ; celui du 9M-MRO était 28420. Il a été livré par Boeing à Malaysia Airlines en 1998 ; celui du vol MH370 a été livré en 2002. Les deux avions sont équipés des mêmes moteurs, des Rolls-Royce Trent 892. *« Same same but different ! »* comme on entend dire sur les marchés asiatiques. Les deux avions sont effectivement des frères jumeaux. L'un est porté disparu depuis la nuit du 7 au 8 mars 2014, l'autre est étrangement parqué en Israël. Dans un communiqué du 4 octobre 2013, l'entreprise de Floride GA Telesis, un acteur important sur le marché de l'aviation, confirme avoir acquis ce Boeing 777 auprès de Malaysia Airlines, l'avoir ré-immatriculé N105GT, et en avoir confié le démantèlement à l'entreprise israélienne IAI à Tel-Aviv.

Fin 2015, sur la liste de Planespotters.net qui répertorie les avions du monde entier, l'avion du hangar de Tel-Aviv (le 9M-MRI) est finalement marqué *« scrapped »,* « mis à la casse ». Il est donc sorti des listes des Boeing 777 en service. *A priori*, rien ne justifie de mettre à la casse un Boeing 777 de seulement quinze ans d'âge. Pourtant, ce n'est pas le seul. Sur les dix-sept Boeing 777-200 achetés par Malaysia Airlines entre 1997 et 2004, il n'y en a plus que six qui soient encore actifs dans la flotte de MAS. Six sur dix-sept ! *« Malaysia boleh ! »* Outre les deux « perdus » (ceux des vols MH370 et MH17), les autres sont « rangés » (*« stored »*), ont été revendus ou ont été envoyés à la casse[15] (*« scrapped »*, en fait « déconstruits »). Cela ne correspond pas du tout à l'idée que j'avais de la gestion en flux tendus des flottes d'aviation, ayant toujours entendu dire qu'un avion qui restait trop longtemps sur le tarmac entre deux vols était un avion qui faisait perdre de l'argent à sa compagnie, etc. À titre de comparaison, sur les douze Boeing 777-200 qu'Air France a commandés entre 1998 et 2004 (mêmes avions, même époque), tous sont encore actifs.

Le MH370 n'a donc pas simplement un jumeau dans un hangar de Tel-Aviv mais une demi-douzaine de clones désœuvrés en attente dans des hangars[16]… Faut-il y voir l'imminence d'un prochain 11-Septembre ou juste un nouveau signe du laxisme de Malaysia Airlines dans la gestion de sa flotte d'avions ? Comme pour les mangoustans, il y a de toute évidence un problème, plus vaste même que celui que l'on soupçonnait initialement, mais rien ne permet pour autant d'y voir un effet de causalité dans la perte du MH370.

Que savent les États-Unis ?

Aux États-Unis où, comme on l'a vu, la disparition du MH370 fascine et monopolise les programmes des plus grandes chaînes de télévision, un éminent militaire américain à la retraite, le lieutenant-général Thomas McInerney, suggère pour sa part que c'est du côté du Pakistan qu'il faut aller chercher le MH370. Certes, il est consultant sur Fox News, chaîne américaine de télévision qui, en termes de crédibilité et d'objectivité, rivalise sans doute avec Russia Today. Mais il affirme se baser sur « des sources très fiables qu'il ne peut pas nommer », ainsi que sur une analyse publiée sur Lignet, un site réputé proche des services secrets américains. Il note que le Pakistan dispose de plusieurs pistes suffisamment longues pour permettre à un Boeing 777 d'atterrir et que l'avion pourrait être caché dans un hangar. « Ce que je crains, c'est que cet avion soit utilisé comme un véhicule de destruction massive qui pourrait attaquer l'un de nos porte-avions, Israël, ou nos alliés. Nous devons rester extrêmement attentifs jusqu'à ce que cet avion soit retrouvé. » Un analyste affirme sur Lignet avoir appris d'une source chez Boeing que l'entreprise pensait elle aussi que l'avion avait atterri au Pakistan. C'est d'autant

plus intéressant que Boeing a fait preuve d'un mutisme complet depuis la disparition du MH370. La chaîne cite alors un journal, le *Times of Israel* : « En conséquence, Israël mobilise sa défense aérienne et surveille les avions civils qui s'approchent. » « Il est possible, ajoute sur Fox News l'ex-officier supérieur, que les États-Unis en sachent beaucoup plus que ce qu'ils ne disent. » Il faut tout de même rendre hommage à Fox News pour avoir diffusé cette litote frappée au coin du bon sens du général McInerney : « Il est *possible* que les États-Unis en sachent beaucoup plus que ce qu'ils ne disent. »

C'était sans doute l'une des rares fois de sa vie où l'ancien Premier ministre de Malaisie, Mahathir Mohamad, aurait pu tomber d'accord avec un militaire américain. « Dr M », qui a quitté le pouvoir en 2003 mais garde une influence indéniable dans la société malaisienne, a clairement exprimé ses doutes dans l'affaire du MH370. « Quelqu'un cache quelque chose », écrit-il en mai 2014 sur son blog. Pendant ses vingt-deux ans à la tête du pays (de 1981 à 2003), Mahathir a toujours prôné une politique de non-alignement voire de défiance vis-à-vis de l'Occident, ce qui lui vaut d'être perçu comme globalement « anti-américain ». Il a explicitement soupçonné la CIA d'être derrière cette « disparition ».

L'avocat Matthias Chang, ancien conseiller politique de Mahathir Mohamad, refuse lui aussi de croire que les États-Unis ne savent rien. « Ce n'est pas parce que la Malaisie a des radars que nous prétendons être une puissance globale… Qui sur terre a les moyens de tout voir et de tout entendre ? jusqu'aux conversations privées des chefs d'État ? Pas nous ! » lance-t-il. Il s'étonne que les médias s'acharnent contre la Malaisie. « C'est bien beau de faire passer la Malaisie pour ignorante, incompétente et incapable de coordonner les recherches. Mais nous ne sommes qu'un pays du tiers-monde qui a besoin de la technologie de ses alliés dans ce genre de situations ! » assène-t-il sur

son site et dans les interviews qu'il donne quelques semaines après la disparition du MH370.

Matthias Chang attire aussi l'attention sur le déroulement de deux grandes opérations d'entraînements militaires, « Cobra Gold » et « Cope Tiger », qui ont eu lieu dans la zone et au moment de la disparition du MH370. L'opération « Cobra Gold » est coorganisée par la Thaïlande et les États-Unis chaque année depuis 1982. Plusieurs milliers de militaires américains y participent (4 300 en 2014). Ces jeux de guerre incluent des opérations à terre et en mer, des débarquements fictifs sur des plages, des combats avec tirs réels (Calfex[17]), des opérations de recherches et de secours, et des exercices de réponse humanitaire en cas de désastre. Le folklore de la jungle est inclus : c'est l'occasion pour les militaires de se faire prendre en photo avec des serpents autour du cou ou avec de répugnants insectes vivants en bouche… Depuis une dizaine d'années, l'exercice américano-thaïlandais s'est ouvert à l'Indonésie, à la Malaisie, à Singapour, à la Corée du Sud et au Japon. Vingt autres pays, dont la Chine, y participent en tant qu'observateurs. La VII[e] flotte[18] y envoie toujours plusieurs bâtiments de ses bases régionales en Corée, au Japon ou à Guam.

« Il est essentiel de mettre au point notre coordination multinationale, notre interopérabilité, afin de pouvoir répondre collectivement aux crises », déclarait avant l'exercice « Cobra Gold » de 2013 l'amiral Samuel J. Locklear, à la tête du Commandement du Pacifique, le PACOM. Pourquoi, alors, quand le MH370 a disparu dans cette zone avec 239 personnes à bord, cette coordination régionale ne s'est-elle pas immédiatement manifestée ? N'est-ce pas, selon l'amiral Locklear, exactement sa mission ?

En outre, le 8 mars 2014, la Thaïlande s'apprêtait à accueillir un autre exercice militaire important : l'opération « Cope Tiger », centrée

sur la défense aérienne. Elle inclut les États-Unis, la Thaïlande et Singapour, ces deux derniers pays disposant des armées les mieux équipées de la région. « Le comble c'est qu'en 2014, le thème de l'exercice "Cope Tiger" était les opérations de recherches et de secours ! » remarque Matthias Chang. « Ont-ils donc participé aux recherches, puisqu'ils étaient tous sur place ? Pourquoi ne l'a-t-on pas su ? Et s'ils n'ont pas participé aux recherches, pourquoi ? »

Je lui avoue ma surprise. Ces opérations militaires de grande ampleur n'ont pas été mentionnées une seule fois au cours des dizaines de conférences de presse. Cela aurait dû être perçu comme une aubaine que d'avoir tous ces navires et ces avions singapouriens, américains et thaïlandais prépositionnés dans la zone de la disparition. Ce contexte de forte activité militaire maritime et aérienne dans la région rend d'autant plus surprenant le mutisme des radars ; non seulement de tous les radars locaux, mais aussi de tous les radars américains placés à bord des bâtiments américains sur zone dans le cadre des exercices militaires… Comment expliquer de manière rationnelle que cette concentration de moyens militaires n'ait pas contribué un seul écho radar pour préciser les mouvements erratiques du MH370 dans la nuit du 7 au 8 mars 2014 ?

Comment l'avion a-t-il pu être détourné ?

Que le MH370 soit au fin fond de l'océan Indien, comme nous l'affirment les enquêteurs officiels, caché à Diego Garcia, comme le croient des milliers d'internautes, ou confisqué par les services secrets pakistanais en vue d'une attaque sur Israël, comme le laisse penser Fox News, il faut aussi trouver quelques réponses à la manière dont cet avion a pu être effectivement détourné.

Selon Tim Clark, le patron de la compagnie aérienne Emirates, « cet avion est resté sous contrôle jusqu'à la dernière minute ». Si c'est le cas, comment ? Il y a certes l'hypothèse la plus simple du « retournement » du commandant de bord ou du copilote, qui reste en suspens et qui a été largement promue, y compris par des fuites venant des autorités. C'est donc un scénario difficile à écarter entièrement et sur lequel je reviendrai. Mais deux autres révélations d'ordre technique quant à la prise de contrôle de l'appareil ouvrent de nouvelles options.

Aussi ahurissant que cela puisse sembler, le compartiment électrique et électronique (*« EE bay »*), qui n'est autre que le cerveau de l'avion, est à bord d'un Boeing 777 en accès libre à quiconque en connaît l'emplacement. Une vidéo de près de huit minutes mise en ligne de manière anonyme le 18 mars 2014 filme un pilote de la compagnie aérienne Varig montrant l'accès au système central d'un Boeing 777. Cette vidéo a semé l'effroi parmi les pilotes, car elle montre comment accéder à cette partie vitale de l'avion : il suffit de soulever le revêtement du sol pour lever la trappe située dans le plancher à l'avant gauche de la cabine de première classe pour descendre dans la *« EE bay »*. De là, tout l'avion peut être contrôlé. Si un équipage pirate prend ainsi la main sur les commandes de l'avion, le cockpit est de facto désactivé, et l'équipage légitime ne peut plus faire quoi que ce soit. Pas même donner l'alerte, puisque le transpondeur a été éteint « d'en bas ». Un pilote de Boeing 777 m'affirme que, jusqu'à cette vidéo, ni lui ni la plupart de ses collègues n'avaient réalisé le danger que représentait cette absence de sécurisation de la trappe d'accès. « Nous-mêmes n'avons théoriquement pas le droit d'y descendre, sauf pour aller chercher les bombonnes d'oxygène de secours pour les pilotes », ajoute-t-il. Cette vidéo met un certain temps à se répandre mais elle a un fort impact

tant chez les pilotes de Boeing 777 que chez les MHistes en quête de scénarios. Selon le scénario proposé par Jeff Wise dans son livre *The Plane That Wasn't There*, les deux passagers ukrainiens prennent en effet le contrôle de l'avion par la *« EE bay »*, le détournant ensuite vers un hangar souterrain au Kazakhstan.

L'autre option discutée après la perte du MH370 est la prise de contrôle à distance des commandes de l'appareil. Boeing a en effet déposé en 2006 la technologie nécessaire pour y parvenir. C'est le scénario favori de l'ancien Premier ministre Mahathir Mohamad. Le 18 mai 2014, il s'en prend directement à Boeing en citant sur son blog, Chedet, un article[19] qui détaille cette possibilité : la prise de contrôle d'un avion civil à distance, placé en mode « autopilote ininterruptible », afin de le faire atterrir ici ou là, sans que les pilotes ne puissent plus rien faire. Pourtant, on ne sait ni quels avions en auraient été équipés, ni qui l'utiliserait : Boeing ? la compagnie aérienne ? Et surtout, à quelles fins ?

Le champ des possibles, ouvert par les recherches, par les connaissances ou par l'imagination des MHistes, est aussi vaste que l'océan Indien…

Même si on a éliminé le canular du téléphone portable de Philip Wood, qui aurait envoyé un message de détresse de la base militaire américaine de Diego Garcia, ainsi que l'hypothèse du brevet technologique de la plus haute importance de Freescale, on a aussi découvert d'indéniables et problématiques bizarreries dans le cargo, l'existence et la puissance impressionnante de Diego Garcia, une improbable escadrille de Boeing 777 de MAS mis au placard avant l'heure, la technologie déposée par Boeing pour prendre le contrôle des avions civils à distance, un vaste déploiement militaire dans la zone de la disparition dont personne n'avait entendu parler, et les fortes velléités chinoises pour mettre la main sur des drones

américains… Il y a dans tout cela du vrai, du faux, du plausible, du possible, du fantaisiste et de l'invention pure, autant de pistes que de lucioles dans la mangrove de Sungai Lebam[20]…

Pourtant, ce qui est arrivé au MH370 dans la nuit du 7 au 8 mars est concret et réel. Ce sont les débris de cette réalité qu'il faut chercher.

1. En mars 2015, l'entreprise NXP, leader du marché des puces sécurisées, acquiert Freescale pour 11,8 milliards de dollars.

2. Reuters, 9 mars 2014.

3. Les *wafers* sont des plaques rondes en silicium qui servent de base à la fabrication des puces qui, elles, sont carrées, d'où l'utilité d'une optimisation.

4. Page 102 du rapport « Factual Information : Safety Investigation for MH370 », par The Malaysian ICAO, Annex 13, Safety Investigation Team for MH370, mis à jour le 15 avril 2015.

5. Article publié à l'issue du second congrès national de la Société malaisienne de génétique (13-15 novembre 1996).

6. Fama, Federal Agricultural Marketing Authority (Institut de promotion des produits agricoles malaisiens).

7. « Factual Information : Safety Investigation for MH370 », *op. cit.*, p. 107.

8. *Ibid.*, annexe I.18J, p. 580.

9. En 2011, un cargo de Asiana Airlines qui transportait 400 kilos de batteries au lithium s'est écrasé suite à un feu en soutes. Voir le cas UPS6, chapitre 9, p. 225.

10. Envoyé par Freescale Malaisie à Freescale Chine.

11. *New York Times*, 23 février 2015 : « Hired to fight pirates but doomed by boredom ».

12. « US used UK isle for interrogations », *Time Magazine*, 31 juillet 2008.

13. L'arrangement initial courait jusqu'en 2016, avec une extension possible de vingt ans supplémentaires.

14. Ground-based Electro-Optical Deep Space Surveillance.

15. Selon Planespotters.net, c'est notamment le cas des Boeing 777 de MAS numérotés 28415 (« mis hors-service août 2015 »), 28416 et 28418.

16. Selon Planespotters.net, en décembre 2015, les Boeing 777 numéros 28409, 28417, 28419, 28410, 28413 et 28414.

17. Calfex : Combined Arms Live Fire Exercise, exercice avec tirs réels.

18. La VII[e] flotte américaine contrôle tout l'ouest et le sud du Pacifique, ainsi que la plus grande partie de l'océan Indien. Sa base est à Yokosuka, dans la baie de Tokyo.

19. Article de John Croft sur Flightglobal.com, 1[er] décembre 2006.

20. Sungai Lebam, situé dans le sud de la Malaisie, est réputé pour ses marais peuplés de millions de lucioles.

6

Le Comité des familles lance une enquête privée

Le temps passe, et toujours aucune trace de l'avion dans l'océan Indien. L'été 2014 est derrière nous. Après l'annonce le 24 mars 2014, « au-delà de tout doute raisonnable », que le MH370 a « fini » dans le sud de l'océan Indien, l'intérêt des médias a progressivement baissé : les recherches allaient durer, voire s'éterniser. Il avait fallu deux ans pour retrouver l'AF447, dont on connaissait le lieu du crash dans un rayon de 70 kilomètres, et dont on avait retrouvé des centaines de débris ; combien de temps faudrait-il pour retrouver la carlingue du MH370, alors que l'on ne connaissait pas le lieu du crash et que l'on n'avait, six mois plus tard, toujours pas identifié le moindre débris ? Pour ma part, j'ai alors travaillé sur d'autres sujets, qui m'ont absorbée : un portrait de l'artiste Fabienne Verdier, une enquête sur le rôle remarquable qu'a joué la France à Hong Kong dans l'exfiltration des leaders étudiants chinois de l'occupation de la place Tian'anmen au printemps 1989, l'identité hongkongaise, l'art digital…

Lorsque le 18 juillet, Malaysia Airlines perd un autre Boeing 777-200 ER, au-dessus de l'est de l'Ukraine, avec 289 personnes à bord, le

sujet est bien sûr couvert depuis l'Europe, mais *Le Monde* me demande un « écho local », « vu de Malaisie », du crash du vol MH17. « Un jour tragique dans ce qui a déjà été une année tragique », déclare le Premier ministre malaisien, Najib Razak. Il ajoute : « Nous découvrirons ce qui est arrivé à ce vol. Aucune piste ne sera écartée. Et s'il est avéré que l'avion a été détruit par un tir hostile, nous insisterons pour que les coupables soient rapidement portés devant la justice. » J'ajoute dans l'article que ces promesses ont « un goût amer de déjà entendu […], même si la situation semble plus explicite dans cet accident que lors de la disparition du MH370 restée mystérieuse ».

Pour certains amis sino-malaisiens, ce nouveau drame est une preuve supplémentaire de la malédiction qui s'abat sur le pays, en punition de la corruption du gouvernement. Dans l'histoire chinoise, depuis la dynastie des Zhou, il y a plus de trois mille ans, quand un pays est touché par de nombreuses catastrophes, c'est que l'empereur a perdu le « mandat du Ciel ». Il est temps de le renverser.

Je continue donc de penser à l'« autre vol », dont la disparition n'a toujours pas été élucidée. À l'occasion de mon passage à la fin de l'été au service « Enquêtes » du journal, Béatrice Gurrey, chef du service des grands reporters, a accepté ma proposition de faire le point sur cette affaire, afin d'en souligner les bizarreries. Mais « pas pour dire que l'on ne sait rien de plus », m'avertit-elle. Je rentre à Hong Kong avec cette commande tout en haut de ma liste. Ce projet m'intéresse plus que les autres.

Au cours des derniers mois, quelques informations sont tombées sur le MH370 ; jamais rien de suffisamment important pour susciter un article en soi. Le 20 août, le journal malaisien *The Star* révèle que trente ordinateurs liés à l'enquête (appartenant à des personnels du département de l'aviation civile, du Conseil de la sécurité nationale et

de Malaysia Airlines) ont été la cible d'une cyberattaque de haut niveau dès le 9 mars, le lendemain de la disparition de l'avion. Et que l'adresse IP de l'ordinateur récipiendaire de toutes ces informations est en Chine, ce qui à vrai dire ne signifie pas grand-chose. Le patron de la cybersécurité en Malaisie, le Dr Amirudin Abdul Wahab, affirme dans l'article du *Star* qu'il y avait, dans les informations extraites des ordinateurs ciblés, « des données confidentielles, notamment des minutes de réunions et des documents confidentiels dont certains étaient liés à l'enquête sur le MH370 ».

Il y a aussi l'information reprise à travers le monde, à partir du lundi 15 septembre, selon laquelle le chef de la police indonésienne, le général Sutarman, « sait ce qui s'est vraiment passé pour le MH370 ». Le scoop sort d'abord le vendredi 12 septembre 2014 sur le site d'information en ligne indonésien Kompas.com, qui cite l'intéressé ; le chef de la police indonésienne, Sutarman, aurait déclaré : « J'ai parlé avec le chef de la police de Malaisie, Tun Mohammed Hanif Omar, je sais ce qui est vraiment arrivé au MH370. » Le lendemain, samedi 13 septembre, le site Tempo.co cite également Sutarman : « La police de Malaisie et moi savons réellement la cause, mais je ne veux pas la révéler ici. » Les médias reprennent ces citations à l'envi. Peu vérifient que l'homme présenté comme le chef de la police de Malaisie, Hanif Omar, a quitté ses fonctions au sein de la police en… 1994. Ce qui atténue évidemment la crédibilité de l'information, démentie ensuite, comme l'on pouvait s'y attendre, et par l'Indonésie, et par la Malaisie. Mais ces déclarations réveillent et renforcent l'impression générale qu'il existe une autre vérité que la version officielle.

Premiers contacts avec « le Français »

J'ai entendu dire à plusieurs reprises depuis quelques mois qu'un Français, « le Français » plutôt, qui avait perdu sa femme et deux de ses trois enfants dans le vol, se battait en France pour que la vérité soit faite ; qu'il figurait souvent dans les médias ; qu'il levait des fonds pour financer une enquête privée. C'est un dirigeant du groupe de cimenterie français Lafarge. À l'époque des faits, il venait de quitter son poste à Pékin pour prendre de nouvelles fonctions à Paris, tandis que sa femme était restée en Chine avec leurs deux plus jeunes enfants, le temps de finir l'année scolaire. Ses amis le décrivent comme l'archétype du type bien, « intègre », « droit dans ses bottes »… J'ai l'intention de le contacter tôt ou tard même si, *a priori*, je ne vois pas ce que les familles peuvent apporter à l'enquête. En anglais, on les appelle les « NOK », *next of kin*, ce qui couvre les proches du premier cercle. Je les vois comme les tragiques victimes collatérales de ce drame qui les a engloutis, et dont le mystère insoutenable continue de les consumer jour après jour. Je trouve finalement son adresse électronique par connaissances interposées et lui demande un rendez-vous téléphonique. Je lui explique que mon journal est prêt à publier un point sur l'enquête, et je répète dans mon message les consignes reçues : « … mais pas pour dire que l'on ne sait rien de plus ».

Sans s'encombrer d'un « Bonjour », ou d'un quelconque « Merci de votre message », Ghyslain Wattrelos me répond :

> *« Les médias sont malheureusement tous les mêmes !*
>
> *On ne sait rien de plus alors ça ne les intéresse pas !*
>
> *Cela mériterait d'être publié, je trouve cela proprement scandaleux.*
>
> *On sait que 239 personnes ont disparu il y a deux cents jours, sur l'avion le plus sûr du monde, volant sur une des compagnies*

les plus sûres du monde, dans une des zones les plus surveillées de la planète.

On sait aussi depuis le départ qu'on nous a menti mais cela les médias n'en parlent pas et se laissent balader depuis le début.

En tout cas sur ce sujet, il serait effectivement temps que vous réagissiez.

Mais il va falloir bosser car c'est très compliqué. Si vous êtes prête à vraiment vous impliquer et ne pas relayer la désinformation qui est aujourd'hui australienne, je veux bien vous parler mais je suis maintenant à Paris. On peut faire un Skype, samedi matin serait l'idéal pour moi (est-ce possible pour vous, ce serait samedi après-midi).

Cordialement,

Ghyslain Wattrelos. »

L'échange a l'avantage d'être franc. D'entrée de jeu. Et l'homme a l'air déterminé. Je comprends que les télévisions l'apprécient ; il est ce que l'on appelle un « bon client » dans le jargon des journalistes. Le rendez-vous Skype est donc pris pour le samedi 27 septembre. Mais l'heure et la date de notre premier entretien téléphonique tombent en fait très mal.

Je passe une partie de la journée du samedi 27 septembre aux abords du Parlement de Hong Kong, où un rassemblement important d'étudiants et de lycéens s'est constitué. Règne une tension inhabituelle. La nuit précédente, quelques dizaines de lycéens ont pris d'assaut Civic Square, un petit parvis placé devant les nouveaux immeubles du gouvernement de Hong Kong, et Joshua Wong, leur jeune et remarquable leader[1], a été arrêté par la police. On est sans nouvelles de lui… Depuis que Pékin a annoncé le mode d'élection du numéro un hongkongais, la Fédération intersyndicale des étudiants

de Hong Kong a prévu une grève d'une semaine, lancée le lundi 22 septembre. Mais au lieu de finir le vendredi soir, comme prévu, la mobilisation s'est amplifiée et a évolué en tout autre chose… Bref, prise dans l'action de mon actualité locale, puis coincée dans le trafic du samedi dans mon bus qui n'avance pas, je préviens mon interlocuteur français d'un léger retard pour rejoindre mon ordinateur. Cela ne l'arrange pas. On remet à plus tard. La nuit suivante, les organisateurs d'une autre manifestation, « Occupy Central », initialement prévue trois jours plus tard pour quarante-huit heures, appellent leurs partisans à rejoindre le mouvement étudiant séance tenante. Dimanche, la police sort les gaz lacrymogènes contre la foule. Du jamais vu à Hong Kong. Les parapluies s'ouvrent comme autant de boucliers. C'est le baptême, dans les larmes et les nuages de fumée blanche, du mouvement éponyme, dit « des parapluies », qui va durer soixante-dix-neuf jours.

Avec cette actualité qui s'emballe sur ma petite zone, toutes les nouvelles tentatives de se parler échouent successivement. Je finis par renoncer provisoirement à cette enquête. « Je comprends », m'écrit Ghyslain Wattrelos.

Un mois et demi plus tard, le 8 novembre, au gré d'une éclaircie passagère dans ce mouvement, le contact par Skype est enfin établi. Je rencontre un homme en colère, impatient, et déterminé à obtenir « toute la vérité ».

« Tout est faux, on nous ment depuis le début » est sa phrase fétiche. Je l'avais déjà entendue en regardant, via YouTube, ses interventions sur différents plateaux de télévision. Il souligne, à juste titre, que les Malaisiens ont « fait chercher en mer de Chine pendant une semaine avant d'avouer qu'ils savaient que l'avion avait fait un angle droit vers l'ouest. Juste pour faire diversion et gagner du temps… ».

Il s'insurge que « des 300 débris soi-disant identifiés par satellite, pas un seul n'ait été retrouvé ». Il ne croit pas un mot de la version officielle et est persuadé que les pings d'Inmarsat « ont été inventés ».

Les deux autres personnages-clés du projet de levée de fonds : Sarah Bajc et Ethan Hunt

Je demande à Ghyslain Wattrelos des informations sur le Comité des familles monté en juin autour d'un projet de levée de fonds publics intitulé « Reward MH370 » (« Récompense pour le MH370 »). Le comité est parti du principe que la vérité sur l'affaire était cachée, et que forcément certaines personnes, quelque part, savaient. L'objectif initial était de lever 5 millions de dollars, qui serviraient de prime à qui livrerait des informations susceptibles de faire avancer l'enquête. Cinq personnes ont constitué le comité, me dit-il. Bien qu'il eût souhaité que les Malaisiens et les Chinois y fussent associés, l'opération a finalement été lancée très vite, trop vite même, par le biais du site spécialisé en levées de fonds publics (« *crowdfunding* ») Indiegogo. Hormis deux Indiens et lui, ce sont principalement l'Américaine Sarah Bajc (prononcer « bay-jack »), professeur de mathématiques et d'économie à Pékin, et l'Australien Ethan Hunt, homme d'affaires qui travaille entre Shenzhen et Hong Kong, qui gèrent le projet. La campagne, à présent terminée, n'a levé que 100 516 dollars. C'est décevant. L'argent va finalement financer le début d'une enquête privée. Mais l'offre de récompense de 5 millions de dollars reste en ligne.

L'énigmatique Sarah Bajc

Au gré des quelques échanges suivants, Ghyslain Wattrelos m'affirme avoir été mis en garde, directement et indirectement, au sujet de l'« Américaine », déjà au centre de plusieurs rumeurs sur Internet. Elle était depuis deux ans la petite amie de l'Américain Philip Wood, dont le portable aurait envoyé le fameux-fumeux message de détresse de Diego Garcia. D'après Ghyslain Wattrelos, Sarah Bajc en fait trop, elle est sur tous les fronts, elle gère et contrôle tout : les interviews, les pages Facebook, la levée de fonds, l'enquête privée…

Bien que les deux principales communautés touchées par le drame soient les familles chinoises et malaisiennes, c'est pourtant Sarah Bajc qui monopolise l'antenne dès qu'il s'agit du MH370. Elle devient, dès les premières heures du drame et pendant les mois qui suivront, la voix et le visage des proches du MH370 sur toutes les grandes chaînes de télévision internationales.

Ghyslain Wattrelos ne nie pas que cette femme soit une pro de la communication. Au contraire, elle sait fondre en larmes juste quand il faut. Au point que ses « performances télévisées » ont été mises en doute par un certain nombre de MHistes, qui la prennent pour une « actrice de crise », un emploi typiquement américain semble-t-il, qui consisterait à tenir un rôle le temps d'une vraie-fausse actualité. C'est fou ce que l'on découvre sur Internet… « Ma mère est partie quand j'avais sept ans. Mon père était alcoolique. Je suis indépendante depuis que j'ai seize ans. J'ai réussi à aller à l'université. On a dû se débrouiller », déclare-t-elle au quotidien britannique *The Guardian*[2].

Toujours est-il que son profil LinkedIn est irréprochable. Certes, Sarah Bajc n'est pratiquement jamais restée à un poste plus de deux ans. Elle a occupé des fonctions importantes à Tel-Aviv chez Tescom, société israélienne de haute technologie informatique, qui dispose

aussi d'une branche armement. Elle parle chinois. À Pékin, elle était « *business director* » du « groupe de partenariat stratégique » de Microsoft China, dans la partie recherche et développement. Chaque poste sur son profil est assorti de plusieurs recommandations. Cette femme, à en croire les commentaires de ses anciens collègues, est passionnée, précise, bonne chef, ne laissant rien au hasard et tenant fermement les rênes. On peut lire entre les lignes que ça ne rigole pas dans les rangs, mais elle semble surtout très professionnelle.

Faut-il dès lors s'étonner qu'après de telles responsabilités, dans des sociétés aussi sensibles que Tescom en Israël et Microsoft en Chine, elle ait soudain décidé de devenir enseignante « par amour des enfants », comme elle l'indique sur le site de l'école britannique de Kuala Lumpur dans laquelle elle travaille depuis 2014 ? Faut-il questionner son déménagement de Pékin à Kuala Lumpur, quelques mois après la disparition de son fiancé, Philip Wood, sur le vol MH370, alors même que sa seule raison d'aller en Malaisie était de l'y rejoindre ? « C'est très surprenant qu'elle ait eu un visa sans bonne raison de venir ici, surtout si elle a travaillé par le passé pour une société israélienne[3]. Cela prouve des appuis inhabituels », me dira plus tard à son sujet un membre du groupe des familles malaisiennes.

Paradoxalement, même si les médias occidentaux continuent de la solliciter longtemps après le 8 mars 2014, Sarah Bajc n'a jamais réussi à gagner la sympathie des autres NOK. De leur point de vue, elle ne représente qu'elle-même. Elle n'ira d'ailleurs pas aux cérémonies organisées par les familles pour le premier anniversaire du drame, en mars 2015.

Elle indique, dans l'une des nombreuses interviews télévisées données à CBS News, que son appartement à Pékin a été visité à deux reprises sans que rien n'y ait été volé. Elle laisse clairement entendre que les services secrets chinois ne savent pas s'y prendre. Mais

pourquoi les services secrets chinois s'intéresseraient-ils à elle au point de visiter deux fois son appartement ? Elle affirme aussi avoir été victime de « menaces de mort » dans les semaines qui suivirent la disparition du MH370…

Se peut-il qu'elle soit non pas une actrice de crise, mais plutôt l'un de ces « agents dormants » (*« sleeper agent »* en anglais), dont John Le Carré a révélé l'existence dans ses romans, que la CIA ou d'autres services secrets du même acabit gardent en réserve et « déclenchent » le jour venu, si besoin est ? Mais dans quel but ? Contrôler les familles et garder la main sur la communication autour de l'affaire ?

Lors d'une soirée d'anniversaire, dans un élégant appartement de Hong Kong abritant un début de collection d'art contemporain chinois, je rencontre une journaliste américaine anciennement basée à Pékin. Nous entamons la conversation comme toujours entre journalistes : confrères communs, postes communs, reportages communs. Elle aussi a couvert le MH370, mais de Pékin. Et c'est elle, Shannon Van Sant, journaliste de la grande chaîne télévisée américaine CBS News, qui la première a appelé Sarah Bajc. « C'était facile et difficile à la fois, me dit-elle, parce que nous étions bonnes amies. » Je plonge le nez dans mon grand verre de vin pour cacher ma surprise. Shannon était en fait très proche de Sarah Bajc, la femme que l'on m'a décrite comme « agent du Mossad ou de la CIA » ! Mais c'est donc aussi en raison de cette amitié que Sarah Bajc a beaucoup été interviewée… Shannon m'explique que, bien avant le 8 mars 2014, Sarah Bajc s'était rapprochée de son groupe d'amis, d'autres journalistes américains. Ils sortaient souvent ensemble, dans les mêmes endroits. Une information qui peut être interprétée de deux manières : stratégie ou coïncidence ?

Ma rencontre avec Sarah Bajc dans un bar de « TTDI », le quartier de banlieue de Kuala Lumpur où elle réside, en février 2015, ne sera

guère concluante. Je ne suis convaincue ni de sa sincérité ni de sa duplicité. J'ai tout de même l'impression qu'elle feint d'ignorer un sujet que j'aborde alors qu'elle en a longuement parlé à l'un de nos contacts communs. Est-ce un mensonge ou un symptôme d'épuisement ?

Quant à son « fiancé », Philip Wood, le seul adulte américain à bord du vol[4], Ghyslain Wattrelos le trouve presque aussi problématique. Employé d'IBM, dont les liens avec le gouvernement américain sont connus, son CV sur son compte LinkedIn est aussi succinct que celui de Sarah Bajc est riche. Il commence en 2011, avec IBM ; comme s'il avait été « fabriqué » pour l'occasion. Mais jusqu'à quarante-sept ans, que faisait-il ? et qui était, au juste, Philip Wood ? Je ne trouve presque rien sur lui sur Internet. Pas une participation à une conférence, à une épreuve sportive, à un voyage de groupe… Sa famille, ses enfants, son ex-femme, ses parents, n'ont jamais pris contact avec les autres familles. Le seul de ses contacts LinkedIn qui ait répondu à un message de ma part m'a indiqué qu'il ne souhaitait pas me parler de Philip Wood.

Les nombreuses photos de Sarah Bajc et de son fiancé Philip Wood que l'on trouve en ligne ont un petit côté surfait. Les deux tourtereaux cinquantenaires, souvent serrés l'un contre l'autre, la peau légèrement grillée par un soleil peut-être thaïlandais ou balinais, posent devant des décors idylliques de mer chaude ou de soleil couchant… Par contraste, les familles asiatiques, qu'elles soient chinoises, malaisiennes ou indiennes, de même que les deux familles françaises, ont fait preuve d'une grande pudeur en la matière. Peut-être n'est-ce qu'une simple question de différence culturelle.

L'Australien Ethan Hunt

Ghyslain Wattrelos est plus neutre au sujet de l'« Australien », qui se serait « pris de passion pour l'enquête ». Ethan Hunt n'a pourtant pas le moindre lien avec l'avion. Il ne connaissait aucun passager du vol. Il n'a aucun lien non plus avec Tom Cruise, si ce n'est qu'il porte le nom du personnage principal de *Mission : impossible*. Sur le site Indiegogo de la campagne de levée de fonds, Ethan Hunt se présente comme le P.-D.G. de Rapide 3D (une société d'impression 3D située en Chine), ancien pilote de l'air, détective privé expérimenté et brillant leveur de fonds sur Indiegogo. « Avec lui, cela passe bien au téléphone », me dit Ghyslain Wattrelos.

Il m'apprend donc que l'enquête privée a été lancée. Un bureau de détectives privés a été sélectionné à Singapour, « des gens très bien, proches de la CIA », aurait dit Sarah Bajc aux autres membres du comité pour justifier ce choix, qu'elle a fait seule. Les enquêteurs sont censés fournir des comptes rendus d'enquête réguliers. Mais sous prétexte que son e-mail n'est pas sécurisé, Ghyslain Wattrelos n'y a pas droit. C'est Sarah Bajc qui reçoit les comptes rendus ; elle trie les informations, enlève les noms sensibles et fait suivre ensuite aux autres membres du comité.

Je trouve ce qu'il me relate aberrant. Comment le Comité des familles du MH370 peut-il être, de fait, dirigé par la petite amie du seul Américain adulte à bord et par un Australien sans aucun lien avec le moindre passager de l'avion ? Cela pose un problème évident de légitimité et de crédibilité. Les familles malaisiennes et les familles chinoises, qui représentent les trois quarts des passagers, ont leurs propres organisations et n'ont pas vraiment rallié l'initiative de Reward MH370. Chaque groupe est en fait guidé par ses propres réflexes et influencé par son propre contexte. Je le comprendrai au gré de mes rencontres ultérieures avec les uns et les autres.

En attendant qu'il vienne lui-même voir tout cela de plus près, je propose à Ghyslain Wattrelos de rencontrer le Tom Cruise australien, puisque Ethan Hunt est, comme moi, basé à Hong Kong.

Le 21 novembre, je renverrai ce message à Ghyslain Wattrelos :

« Cher Monsieur,

La personne dont vous m'avez donné les coordonnées n'est jamais venue au RV. Je voudrais vous donner quelques détails par Skype ou FaceTime quand ce sera possible pour vous.

Merci d'avance. »

Ma tentative de contact avec « Tom Cruise » a en effet été bizarre. J'étais, ce jour-là, au beau milieu d'un tournage de télévision. J'avais abandonné mon cameraman après l'interview d'un politologue, le temps d'aller au rendez-vous convenu par e-mail avec Ethan Hunt, dans Central, au FCC, le Foreign Correspondent Club. Cet immeuble en brique d'avant-guerre respire l'époque coloniale de Hong Kong – hauts plafonds, ventilateurs, carrelages anciens, bar en bois foncé… Ce fut l'un des Q.G. des correspondants étrangers, pendant la guerre du Vietnam, la crise des boat-people, et le rendez-vous de tous les « *China watchers*[5] » avant l'ouverture de la Chine. En route, j'appelle Ethan Hunt à plusieurs reprises, sans succès. Il finit par décrocher quand je tente son numéro chinois. Visiblement surpris, il m'indique pourtant être en chemin. Au bout de quarante-cinq minutes, je rappelle le numéro chinois, qui ne répond plus… Ethan Hunt a disparu. Je retourne finalement à mon tournage deux heures plus tard, assez perplexe quant à ce qui vient de se passer. On est à Hong Kong, pas en Inde. Ce genre de raté n'arrive pour ainsi dire jamais dans cette ville sans grève, sans panne, sans surprise… J'envoie un

texto pseudo-inquiet : « J'ai attendu jusqu'à 18 heures. Rien de grave ? »

La réponse arrive deux jours et demi plus tard. Elle flirte avec le burlesque :

> *« Hi Florence, je suis désolé pour vendredi. Je suis tombé dans la rue et ai cassé mon téléphone, me blessant également légèrement. J'ai été emmené à l'hôpital pour un check-up. Maintenant ça va mais il m'a fallu un nouveau téléphone. Je suis à nouveau en Chine mais reviendrai en début de semaine [à Hong Kong] pour vous rencontrer. »*

J'ai du mal à imaginer dans quelle position il faut tomber pour casser son téléphone. En outre, un téléphone s'achète comme un paquet de cigarettes, à Hong Kong, à toute heure du jour ou de la nuit. Quant à devoir repartir en Chine pour retrouver mon adresse mail… Il renchérit toutefois avec un e-mail de deux pages, des plus cohérents et assez convaincant, dans lequel il me résume sa position. Nous convenons alors d'un nouveau rendez-vous, cette fois dans le petit café *Corridor* de Causeway Bay, caché au fond d'un étroit couloir, un lieu atypique dans ce quartier de Hong Kong qui a fait parler de lui à travers la planète pour ses pas-de-porte, les plus chers du monde.

Il commence par me montrer son passeport pour lever les doutes que je pourrais avoir sur son nom. Je le regarde à peine, en plaisantant ; je souhaite instaurer un rapport de confiance. Finalement, s'appeler Ethan Hunt de nos jours, c'est comme s'appeler Julien Sorel en 1830 ; ça peut arriver. L'échange dure trois heures. Je noircis treize pages de mon carnet de notes. Il connaît l'affaire sur le

bout des doigts et, penché bien bas sur ses coudes écartés, m'étourdit d'informations comme autant de confidences.

Il y a eu manipulation, désinformation et cafouillage dès le premier jour. Ils ont tout fait pour gagner du temps, pour mieux dissimuler ce qu'ils avaient à dissimuler. Il ne croit pas, lui non plus, à l'explication officielle du « corridor sud », qu'il trouve trop pratique. Cela dit, il est garanti que l'avion ne sera pas retrouvé, si c'est vraiment là qu'il est. C'est donc le scénario idéal si vous avez des choses à cacher. En outre, si l'avion était arrivé à bout de carburant en vol, il serait tôt ou tard tombé en vrille après l'extinction de ses moteurs, et aurait explosé lors de l'impact avec la mer. Cela aurait créé un champ de débris immense. Il me cite le cas d'un petit avion avec deux passagers à bord qui s'est écrasé à Cuba deux mois auparavant, dont on a retrouvé les morceaux sur plus de 5 kilomètres à la ronde. Et il précise que l'avion en question mesurait à peine 5 % d'un Boeing 777. Aux Maldives, des villageois ont vu un avion voler très bas. Et à l'ouest de la Thaïlande, en mer d'Andaman, on a repêché trois corps non identifiés. Pourquoi ne pas chercher par là ?

Il parle vite, d'un débit presque continu : « Difficile à croire » que le Premier ministre australien, Tony Abbott, engage des dépenses pareilles pour aller explorer les abysses en quête de quelque chose qui n'y est sans doute même pas. « Absurde », l'excuse selon laquelle le radar australien superpuissant, *« over the horizon »*, le Jorn, était « éteint ce jour-là » et n'a donc pas détecté cet énorme avion volant au large des côtes australiennes pendant près de deux heures. « Incohérente et incomplète », la liste de la cargaison. « Suspect » le fait que les passagers aient été répartis à l'avant et à l'arrière de l'avion, ce qui laisse penser que l'avion transportait des marchandises très lourdes en soutes que l'on ne retrouve pas sur la liste. Il mentionne aussi cet appel, signalé dans certains médias mais jamais

confirmé, qu'aurait tenté le copilote au passage de l'avion au-dessus de la ville de Penang au moment de s'éloigner des côtes de Malaisie par l'ouest.

On en vient à l'accident du MH17 au-dessus de l'Ukraine : « Huit cents avions utilisaient la même route et c'est encore Malaysia Airlines qui est touché. Vous appelez cela un hasard, deux avions identiques de la même compagnie aérienne en quatre mois ? Statistiquement, c'est de l'ordre de l'impossible ! » Et les téléphones portables ? Quiconque prend l'avion dans la région a vu les Chinois à bord : non seulement ils ont tous plusieurs portables, mais la plupart ne prennent jamais la peine de les éteindre ; ils se mettent tous à biper quand l'avion descend en altitude avant l'atterrissage… D'ailleurs, comment n'a-t-on pas géolocalisé ces centaines de téléphones portables que l'on peut prétendument repérer même éteints ? Apple aurait pu se manifester ! Il soupçonne que des « bloqueurs » ont été disposés dans l'avion. Il m'affirme que ces petites machines s'achètent pour quelques dollars en Chine et sont de plus en plus répandues, notamment pour interrompre les communications extérieures pendant les réunions. Ethan Hunt questionne aussi l'attitude de CNN, qui a tellement couvert l'affaire et dit tout et son contraire que c'en est devenu risible… Autant de nouveaux morceaux du puzzle, à examiner et à trier.

Ethan Hunt voue par ailleurs la plus grande admiration à Sarah Bajc. « Une femme très intelligente, qui a la tête sur les épaules. » C'est aussi pour elle qu'il s'est lancé dans cette aventure. « J'ai le temps, l'argent, je n'ai pas d'attaches familiales, je suis patron de mon entreprise, et j'ai le recul que n'ont pas les familles », résume-t-il.

Bref, Ethan Hunt est l'homme de la situation. J'apprendrai plus tard que c'est par son compte hongkongais qu'a transité tout l'argent levé par la campagne Indiegogo. Je cherche les fausses notes dans

son discours. J'en trouve peu. Si : il mentionne le chiffre de « 5 millions de dollars » à trois reprises dans trois contextes différents. Chiffre fétiche pour lui ? Il lâche aussi au détour de la conversation qu'il ne sort « jamais sans au moins un ou deux téléphones, un iPad et un ordinateur ». Je résiste à l'envie d'ajouter : « Jamais ? Sauf vendredi dernier alors ? » Je lirai quelques semaines plus tard le portrait en demi-teinte, pour ne pas dire circonspect, qu'avait fait le *Guardian*[6] d'Ethan Hunt. Outre son profil complexe – ancien militaire, enquêteur privé, homme d'affaires, ayant dirigé des salles de gym et fabriquant à présent des imprimantes 3D en Chine –, il se vante maladroitement dans l'article d'avoir exécuté quelques basses besognes « à la manière chinoise ». Cela crée un indéniable malaise quant au personnage.

Au cours de notre rendez-vous, il me confirme que le comité a indiqué à la société de détectives privés de Singapour quelques pistes à explorer en priorité. Mais ils ont décidé, pour protéger leur enquête, de ne pas faire connaître le bureau choisi. Et de ne pas partager les résultats non plus. Tout au moins pas pour le moment.

La nuit est tombée quand je sors du Corridor Café. Mais il ne fait jamais vraiment nuit dans ce quartier de Hong Kong inondé de lumières par les vitrines, les écrans publicitaires géants et les phares de taxis rouges qui attendent en colonne leur prochaine course. *« Som wan doh ! »* Avec cette consigne en trois syllabes, qui énonce précisément mon adresse en cantonais, n'importe quel taxi hongkongais me ramène chez moi sans autre forme d'explications.

Il se trouve qu'un ami de longue date, travaillant également dans le renseignement privé dans la région, connaît bien le bureau de détectives retenu par le Comité des familles. Il ne partage pas l'enthousiasme de Sarah Bajc à leur sujet. C'est à Singapour l'un des bureaux les mieux établis, tenu par un ancien militaire. D'après cet

expatrié dans la région depuis près de trente ans, ce sont des « gens bien » qui gèrent ce bureau de détectives privés, mais leurs résultats sont souvent « assez nuls », me dit-il. Je garde à l'esprit qu'il me parle de concurrents. Cependant, quand j'obtiens quelques-uns de leurs rapports « secrets et confidentiels », je suis tentée de partager son point de vue.

Le projet « Melon »

Le nom de code du projet d'enquête privée sur le sort du MH370 est « Melon ». Soit. Le premier sujet du rapport du 14 octobre 2014 est présenté en trois parties : « objectif, mission, résultats ». Rien d'extraordinaire.

L'objectif : vérifier s'il y a eu connexion du téléphone portable du copilote quand l'avion a survolé Penang.

La mission : trouver des sources au sein de l'industrie des télécoms en Malaisie, obtenir des informations sur les signaux téléphoniques émis à partir du MH370, obtenir des informations techniques sur l'émission d'un téléphone portable éteint.

Les conclusions à ce jour : les conversations avec diverses sources au sein de l'industrie ont livré des informations discordantes. Une source indique qu'un téléphone éteint ne peut rien émettre et que tous les téléphones devaient être éteints puisque les passagers sont dans un avion. Une autre source dit qu'un téléphone émet même en « mode avion ».

Je suis ahurie de la médiocrité de ce que je lis. Cela me rappelle les conférences de presse des premières semaines : « Oui, non, peut-être, on vous dira cela plus tard… »

Dans la partie « Indonésie » du même compte rendu, il y a pour « objectif » de « vérifier l'information selon laquelle le général Sutaraman *(sic)* [son nom exact est Sutarman] sait ce qui est arrivé au MH370 ». La « mission » va consister à « trouver l'adresse du général Suman *(sic)* [son nom exact est toujours Sutarman] et identifier sa routine de déplacement pour voir quand ce serait possible de lui parler seul à seul ». Voilà qui commence à ressembler à du vrai Sherlock Holmes ! Hélas, l'excitation est de courte durée. Résultats à ce jour : « Nous avons constaté que le général est toujours entouré de son aide de camp et d'agents de sécurité. Le responsable des relations publiques au quartier général de la police [...] nous a dit que pour le moment, nous ne pourrions pas rencontrer le général. »

Le compte rendu de novembre fait à peine une page et n'apporte carrément aucune information. Sous le titre « Maldives », on lit : « Notre agent de terrain n'a pas réussi à obtenir les informations liées aux atterrissages du 8 mars 2014. Alors qu'au début, tout indiquait qu'il aurait des sources en mesure de nous fournir l'information, il semble que personne ne parle. Nous allons persévérer. »

Je relis ces notes en novembre 2015 avec d'autant plus d'étonnement, que je suis moi-même allée aux Maldives depuis. J'y ai obtenu, de la Direction de l'aviation civile, tous les mouvements internationaux dans le ciel de l'archipel ainsi que les atterrissages domestiques à proximité de l'atoll, où un avion volant à basse altitude avait été aperçu le 8 mars à l'aube. Ces informations officielles m'ont servi à confirmer ce que l'un des insulaires rencontrés sur place avait tout de suite deviné quant à la véritable identité du fameux avion confondu avec le MH370.

Le compte rendu de l'enquête privée du 6 décembre 2014 comporte en revanche matière à scoop. La source des enquêteurs,

présentée comme un membre de la police ou de l'armée, ferait partie de l'équipe officielle d'enquête sur la disparition du vol. Cette source dit deux choses importantes : d'abord, que le pilote a demandé deux heures de fioul supplémentaires sans être questionné. Ensuite, que le pilote a demandé spécifiquement à être sur ce vol. Ces deux informations sont de la dynamite. Si elles sont vraies, elles incriminent de manière quasi certaine le pilote Zaharie Ahmad Shah !

Je soumets ces informations à trois amis, Tom, Wolf et Jason, tous trois pilotes de Boeing 777 sur l'une des meilleures compagnies aériennes du monde. Leurs verdicts concordent. Il est injustifiable sur une route de moins de six heures comme Kuala-Pékin de demander deux heures de carburant supplémentaire. Pourquoi ? Parce que chaque heure de vol correspond à environ 7 tonnes de kérosène pour un Boeing 777, et qu'il n'y a aucune raison de transporter 14 tonnes de plus. Quand bien même un pilote ferait une telle demande, cela susciterait forcément un « appel » de contrôle d'un supérieur et *a priori* un refus ; d'autant que les conditions météo, parfaites cette nuit-là, ne laissaient présager aucune complication sur le vol MH370.

Or, on connaît précisément la quantité de fioul contenue en soute avant le décollage, grâce à deux sources convergentes : le relevé Acars émis avant le décollage et la fiche technique de Malaysia Airlines. L'avion 9M-MRO avait embarqué 49,1 tonnes de carburant, à 0,1 tonne près. « C'est exactement ce que j'aurais pris pour ce vol », m'affirme Tom, qui me fait le décompte : « On a un vol qui dure entre cinq heures trente et six heures ; on compte 7 tonnes par heure de vol, ce qui est généreux, à quoi on ajoute une demi-heure s'il fallait se dérouter pour une urgence en fin de trajet, et encore une autre demi-heure comme précaution, sachant aussi que l'on brûle plus [de carburant] lors du décollage et moins une fois atteint l'air raréfié de l'altitude optimale de croisière… »

Bref, le pilote n'a pas embarqué de quoi voler deux heures de plus que prévu. Et, vu sa réputation et son expérience, il est hautement improbable qu'il ait même tenté une telle demande, qui l'aurait décrédibilisé.

Il est objectivement tout aussi impensable que la « source » de l'enquête privée, ce membre de la police ou de l'armée au sein de l'équipe officielle, fasse une telle erreur. À moins qu'elle ne soit intentionnelle, avec pour but de désinformer l'enquête privée, donc les familles ?

Quant à l'information selon laquelle le pilote Zaharie Ahmad Shah aurait demandé à être sur ce vol, elle surprend aussi les pilotes que j'interroge. « Cela ne se fait vraiment pas dans notre métier, sauf en cas de force majeure évidemment. C'est généralement assez mal vu de demander un changement dans le tableau de service ; on évite tous de le faire », m'indiquent-ils. Pour des raisons de sécurité, les pilotes ne choisissent pas non plus leur copilote. Quand dans les premiers jours de la disparition des rumeurs avaient circulé à ce sujet, Malaysia Airlines avait affirmé que le pilote n'avait pas demandé à être sur ce vol. Il y avait été désigné. Je ferai part de ces doutes à Ethan Hunt, en lui suggérant de mettre sérieusement au défi les détectives privés de réviser leur copie. Ces derniers lui répondront qu'ils sont certains de leur source et confirmeront leur version des faits.

Sur un autre document, les enquêteurs affirment que l'avion a volé « en dessous des radars, délibérément ». Cette information est pourtant incompatible avec les vitesses indiquées dans les rapports australiens ; il y a une corrélation presque directe entre l'altitude d'un avion et sa vitesse.

Le rapport indique aussi que le commandant de bord, qui s'était enfermé seul dans le cockpit, a fait monter l'appareil au-delà de ses

limites, dans le but de « perdre les passagers ». « Le commandant a survécu. Nous ne savons pas qui d'autre a survécu. Les recherches ont été délibérément retardées parce qu'ils voulaient une excuse crédible. Le gouvernement chinois est au courant. » L'enquête privée a également établi qu'un paquet était arrivé du Pakistan quelques jours avant le 8 mars. « Les gens du service cargo s'en souviennent parce que les colis ont été récupérés par un technicien chinois de Chine, ce qui n'est pas habituel. Ces paquets ont ensuite été chargés sur le vol MH370. Après l'accident, le personnel du service cargo s'est demandé si ces colis venus du Pakistan ne contenaient pas des éléments liés à la technologie des drones, volés sur une base américaine où Al-Qaïda avait fait une descente. » Revoilà les drones américains, mais cette fois-ci, ils sont arrivés par avion d'Islamabad ou de Karachi, plutôt que par un cargo des Seychelles…

Le rapport fait état de deux militaires américains qui se seraient manifestés pour la « récompense », affirmant qu'ils détenaient une vidéo sur laquelle on voyait l'avion. Les détectives affirment avoir vérifié l'identité des deux hommes : l'un serait pilote d'avion et de voitures de course en Arizona, l'autre était en service au sein du Signal Corps, la division des communications, sur une base américaine en Allemagne.

Après avoir parcouru ces documents, je ne sais que penser. D'abord, j'ai du mal à croire que cette « enquête privée », qui a tout de même coûté près de 100 000 dollars, se réduise à ces quelques feuillets d'informations ni crues ni cuites, qui ne s'accordent pas entre elles.

Surtout, au vu des résultats, je ne vois que deux conclusions possibles.

Soit cette société de détectives privés avait en fait pour mission de manipuler les familles pour leur faire croire à un scénario plutôt qu'à

un autre, en l'occurrence, la culpabilité du pilote. Soit les « enquêteurs » ont eux-mêmes été manipulés, au moins sur certaines questions comme celle du pilote. Cela entérinerait le diagnostic sévère que l'on m'avait fait à propos de ce bureau de détectives.

Dans un cas comme dans l'autre, cet exercice a lui aussi été un fiasco pour tous ceux qui l'ont financé et pour le Comité des familles qui l'a commandité. On comprend que Sarah Bajc ait décidé de ne jamais rendre publiques ces informations en dehors du comité. Même les autres familles n'y ont pas eu accès.

Les familles chinoises

Chun-jie Song a perdu sa sœur dans l'avion. Celle-ci revenait d'un voyage organisé au Népal et rentrait à Canton. À la dernière minute, elle a laissé sa place sur un vol direct pour Canton à une personne âgée pour lui éviter l'énorme détour, inutile et fatigant, par Pékin. Elle n'est de ce fait jamais arrivée, ni à Pékin ni à Canton. Quand je rencontre Chun-jie la première fois, près de huit mois après la perte de l'avion, il est abattu, désespéré, épuisé. Il reste en contact presque constant avec les autres familles chinoises, par le biais d'un forum WeChat, la messagerie la plus populaire en Chine continentale. Il a à peu près fait le tour des passagers chinois : hormis les vingt-trois participants à ce voyage au Népal auquel sa sœur a pris part, il y avait une petite trentaine d'artistes calligraphes qui revenaient d'une exposition, une quarantaine d'ouvriers qui travaillaient à Singapour, une cinquantaine d'investisseurs, « de juniors à seniors », à qui le voyage avait été offert par un promoteur immobilier, les huit ingénieurs de Freescale et quelques voyageurs individuels.

Il m'explique que les retraités du groupe des familles vont tous les jours au centre d'information que le gouvernement a ouvert à Pékin, loin de tout et inatteignable en transports publics. Peu importe, ils s'organisent et se relaient pour aller quotidiennement demander des nouvelles de l'enquête. « C'est juste pour montrer qu'il faut continuer de chercher, sinon ils vont fermer le centre », commente-t-il. Parfois, les familles chinoises se rassemblent et rédigent une lettre, qu'elles remettent à l'occasion d'une manifestation devant l'ambassade de Malaisie à Pékin, mais elles ont interdiction de parler aux médias étrangers, et sont ouvertement encouragées à porter plainte contre Malaysia Airlines. Des avocats internationaux ont même été mis gratuitement à leur disposition à cet effet.

Personne ne comprend, dans le groupe des familles chinoises, que la Chine ne prenne pas en main une enquête indépendante. « Avec tous les Boeings qu'ils achètent, il suffirait qu'ils disent : "Donnez-nous la vérité ou on arrête d'acheter !" » Faute d'enquête chinoise, ils comptent beaucoup sur l'enquête judiciaire française. Le jour où Ghyslain Wattrelos a donné une interview en France, le forum tout entier s'est réjoui de cet article avec sa photo. « C'est notre héros, lui, il se bat vraiment pour la vérité », me dit Chun-jie en me montrant sur son téléphone la liste de commentaires enthousiastes qui défilent sous la photo du Français.

La déclaration du 29 janvier 2015 : « C'était un accident »

Février 2015, à Kuala Lumpur. Le premier anniversaire du drame approche. Les trois jeunes femmes qui m'ont donné rendez-vous dans un restaurant mexicain de Bangsar Village, quartier résidentiel de la

capitale malaisienne, se connaissent depuis bientôt un an. Un an de cauchemar qu'elles ont traversé ensemble. Elles se saluent comme de bonnes amies, se frottant un peu le dos, ébauchant un petit rictus. Mais elles sont incapables de sourire. Rien dans la vie ne les aurait réunies si le MH370 ne s'était volatilisé. Grace Renganathan, jeune avocate malaisienne, a perdu sa mère qui partait rejoindre son mari, le père de Grace, en poste à Pékin. Yuen Ying, elle, avait encouragé son mari, ingénieur chez Freescale, à profiter du week-end pour visiter Pékin. Quant à Kelly Wen Yan, son mari chinois faisait de la prospection immobilière en Malaisie ; il rentrait chez lui pour le week-end, comme d'habitude, pour la retrouver, elle, sa femme, ainsi que leur petite fille de trois ans. Kelly s'est installée quelques mois à Kuala Lumpur pour boucler les affaires que son mari avait ici. Constamment au bord des larmes, elle est, comme les autres, outrée de la dernière gaffe de Malaysia Airlines.

Quelques minutes avant la conférence de presse du 29 janvier 2015, la compagnie aérienne a sommé toutes les familles avec lesquelles elle est en contact, d'« allumer la télévision et de regarder CNN ». Est-il possible d'imaginer ce qui peut alors se passer dans le cœur et l'esprit de ces gens, qui s'accrochent malgré tout à l'espoir d'une nouvelle miraculeuse, quand on leur dit de regarder CNN de toute urgence ? De quoi réveiller les espérances les plus folles et les pires angoisses. Il s'agissait en fait d'entendre que la disparition du MH370 était maintenant classée « accident ». Mais Malaysia Airlines a redoublé de maladresse. « Quand ils ont vu que des familles allaient participer à la conférence de presse, ils ont tout annulé. C'est pourtant nous qui aurions dû être prévenus les premiers ! » s'insurgent les jeunes femmes. « Le pire, c'est qu'ils affirment que la disparition est un "accident" sans le moindre nouvel indice pour le

justifier. Ils n'ont qu'une hâte, classer le dossier », ajoute Grace Renganathan.

En Chine aussi, cette annonce a ranimé la colère des proches. Une vingtaine de parents de disparus ont donc décidé de venir à Kuala Lumpur pour exprimer à Malaysia Airlines leur immense frustration. Chacun caresse, encore et toujours, l'espoir d'apprendre quelque chose… Le groupe chinois a finalement campé à même le sol devant les bureaux de la compagnie malaisienne, la nuit de son arrivée. Une entrevue a eu lieu le vendredi 13 février avec MAS, qui n'a rien eu à ajouter.

Ce que réclament les familles

Le vendredi 30 janvier, Kelly Wen Yan avait obtenu un rendez-vous avec le nouveau ministre des Transports malaisien, Liow Tiong Lai. Celui-ci avait promis de lui faire parvenir le lundi suivant l'intégralité des données brutes de la société britannique de satellites Inmarsat. Les familles voulaient faire expertiser indépendamment ces informations, sur lesquelles repose toute l'explication du crash au beau milieu des mers du Sud. À force de relancer le bureau du ministre, Kelly Wen Yan s'est fait signifier, mi-février, que ces documents ne lui seraient jamais remis. Pas la peine d'insister.

Quelles informations « sensibles » seraient donc enfouies dans ces données satellite et pourquoi celles livrées fin mai 2014 par la Malaisie sous la pression des médias n'étaient-elles pas complètes ? Alors que le tableau d'Inmarsat entraperçu à la télévision comportait vingt-huit colonnes de chiffres, celui finalement rendu public par la Malaisie n'en compte que neuf. « S'il n'y avait rien d'intéressant dans les autres colonnes, pourquoi ne pas nous les montrer ? » s'interroge

Duncan Steel, l'astrophysicien britannique membre de l'Independent Group.

Les familles réclament ces données complètes d'Inmarsat, de même qu'elles réclament la bande non éditée des cinquante-deux minutes d'échanges verbaux entre le cockpit du MH370 et le contrôle aérien malaisien. Car, selon deux experts judiciaires en enregistrements audio sollicités par la chaîne de télévision NBC News, ce que Malaysia Airlines a rendu public, en mai 2014, a été grossièrement coupé, arrangé, « bidouillé » en un mot. « Quand on nous donne ce genre d'enregistrements, il faut nous donner l'intégral. S'il y a de longues périodes de blancs, cela ne nous pose aucun problème, mais la bande livrée est pleine d'anomalies », me confirme Ed Primeau, l'un des deux experts sollicités. On m'a rapporté depuis qu'il y avait en fait beaucoup plus d'informations sur la bande originale que ce qui a été rendu public. J'ai même cru comprendre qu'il y avait beaucoup de bruit ou d'agitation dans le cockpit, vers la fin. Mais mon contact est trop vague et ne veut pas en dire plus : ce n'est pas lui qui a entendu la bande, c'est quelqu'un qu'il connaît. Tout ceci et même le seul fait de me rencontrer l'angoisse visiblement.

Que s'est-il dit et passé d'inavouable dans le cockpit jusqu'à la perte de contact ? Si l'enregistrement des échanges entre la terre et le pilote était conforme à l'histoire officielle, il n'aurait pas été dénaturé, comme ce fut le cas. Le simple fait que cet enregistrement ait été trafiqué laisse penser qu'il y a peut-être eu une phrase, un mot, des bruits dans le cockpit lors des dernières minutes ou dernières secondes de communication qui auraient donné des indications-clés sur ce moment de crise au cours duquel tout s'est joué. Il est essentiel que les familles aient accès à une version originale de l'enregistrement, si tant est qu'il existe encore.

La publication du premier rapport d'enquête provisoire, intitulé « Factual Information : Safety Investigation for MH370 », exactement un an après la perte de l'avion, est pratiquement un non-événement. À part quelques irréductibles MHistes encore motivés, parmi lesquels les membres de l'Independent Group, personne ou presque ne prête plus attention à ces 586 pages d'informations techniques. On y apprend tout de même un certain nombre de choses, notamment que la batterie de la balise émettrice de la boîte noire des données techniques (FDR) était périmée depuis décembre 2012. La Malaisie et l'Australie se sont bien gardées de signaler ce « détail » à l'époque où toute l'attention du monde était concentrée sur la chasse aux pings dans l'océan Indien. Il aurait fallu avouer que l'on ne cherchait pas deux pings dans l'immensité de l'océan, mais un seul, ce qui réduisait encore de moitié la probabilité de succès, déjà infime. « Avant de commencer les recherches, les Australiens ont forcément demandé quelques détails techniques à MAS sur les boîtes noires, leurs marques, leur date de fabrication. Ils ne pouvaient pas ne pas savoir que l'une des deux balises n'avait plus aucune chance de fonctionner… », m'affirme un MHiste averti.

En ce qui concerne la liste des passagers, le rapport publié un an plus tard ne fait que renvoyer sur un lien du ministère des Transports qui ne fonctionne pas. Toujours est-il qu'aucune liste officielle et complète n'a jamais été rendue publique. Le seul document disponible, même un an plus tard, continue de lister l'« Italien » et l'« Autrichien » et non les deux jeunes Iraniens parmi les passagers. Les familles réclament donc aussi une liste officielle complète et à jour de tous les passagers à bord.

C'est à cette période que j'entends parler de la vidéo d'embarquement des passagers. La police malaisienne en avait montré des extraits à certains membres des familles malaisiennes, au

début de l'enquête, pour identifier les passagers. Mais rares sont ceux qui l'ont vue en entier. Les familles la réclament également, en vain. Or, quelqu'un en possède une copie pirate.

L'opération de prise de contact a été délicate. Je suis partie un jour en « voyage », sans téléphone ni ordinateur, avec l'adresse d'un lieu de rendez-vous, dans une ville à plusieurs heures d'avion de Hong Kong. J'ai rencontré le contact à l'endroit prévu, non sans un malentendu sur le nom de l'immeuble qui a failli tout faire rater. Il m'a emmenée chez lui sans autre forme de présentations. Il a fermé les rideaux de la pièce, où se trouvait un grand écran plat, puis a sorti d'un sac hermétique une petite carte mémoire qu'il a installée dans son lecteur de DVD. Après m'avoir succinctement montré comment fonctionnait la télécommande, il est reparti vaquer à ses occupations. Je ne savais qu'attendre de cette vidéo mais il me semblait important de la voir, au cas où. J'ai décrit ce que l'on y voit au chapitre 1 de ce livre. Elle est aussi anodine que des milliers d'autres vidéos produites chaque jour par tous les aéroports modernes de la planète. Sauf que celle-ci montre les derniers moments des 239 passagers du vol MH370, dans leur cruelle banalité. Plus tard, quelqu'un qui avait été mis au courant de ma visite m'a rejointe et m'a aidée dans le très laborieux décompte des passagers. Comme la caméra de surveillance ne se trouvait pas en face des portiques, il est parfois difficile de voir sous lequel est passé tel ou tel passager. Nous avons procédé en faisant des zooms par zone et avons décrit chaque passager par quelques signes de reconnaissance, le plus souvent son type racial, sa corpulence, sa classe d'âge, la couleur de ses habits… À quoi bon ? Je ne savais pas. Mais j'avais fait un long voyage pour visionner ce document et sur le coup je n'ai su que faire d'autre, face à cet émouvant défilé d'inconnus si brutalement disparus. En les décrivant, en les faisant entrer dans une case de mon tableau Excel, j'ai eu un

peu l'impression de les rencontrer, de leur rendre hommage et de les faire exister une dernière fois.

Ghyslain Wattrelos, ses démons et ses « informateurs »

À côté de l'énigmatique Sarah Bajc et de l'insondable Ethan Hunt, Ghyslain Wattrelos fut, au gré de mon enquête, un contact bien plus fiable. Mais pas forcément moins complexe.

Depuis le début de nos échanges, l'homme me paraît insaisissable. Quand je le rencontre, à Hong Kong ou à Paris, c'est facile. Il est fort, digne, concentré. Sa souffrance, qui s'est fossilisée en colère, n'inspire que respect. La plupart des journalistes qui l'ont rencontré ont eu envie de l'aider ; envie de l'aider à comprendre ce qui a pu se passer. Mais j'imagine que, seul face à lui-même, il replonge au cœur de ce cauchemar. Il ne parvient pas à accepter ce triple deuil. Même avec le temps qui passe. Il essaye, dit-il, de préserver son fils aîné, très affecté, lui aussi, de cette absence de preuves et de cette impression générale de confusion orchestrée, d'omerta.

Mais si cette affaire l'obsède, pourquoi laisse-t-il tant de messages sans réponse, pourquoi rate-t-il les rendez-vous téléphoniques ?

Peut-être passe-t-il par des moments où il voudrait oublier, alors que pour ma part je retourne dans tous les sens, avec un détachement clinique et un acharnement dicté par ma *deadline*, l'objet de son insondable détresse. En mettant en lumière les nombreuses incohérences de ce dossier, je souffle sans le vouloir sur les braises qui consument les survivants de ces familles brisées.

« On n'a pas du tout le même agenda ! » me dira-t-il un jour. On a pourtant le même but : comprendre ce qui s'est passé et sortir cette affaire de son pseudo-mystère.

Un matin, je réponds à une information qu'il m'a fait suivre par un commentaire laconique, du genre : « Merci, très intéressant. » À ma grande surprise, une réponse arrive tout de suite : « Vous êtes matinale, maintenant ? » Je n'en reviens pas, une plaisanterie ! Je suis ravie. Je lui réponds : « Vous faites de l'humour, maintenant ? » Il répond à nouveau : « On va peut-être finir par s'entendre ! » Cela fait du bien, un peu de légèreté, dans ce triste et sombre dossier.

J'ai découvert au fil de nos échanges que plusieurs personnes d'horizons très divers l'entouraient, au sens figuré, en lui fournissant régulièrement des informations, parfois confidentielles, parfois 100 % *made in* Internet… On lui a tellement dit de choses, à lui aussi, qu'il finit parfois par ne plus savoir d'où vient quoi…

En juillet 2015, il me donne rendez-vous au Saint James Club, porte Dauphine. C'est là qu'il rencontre la plupart des journalistes qui le sollicitent. Son bureau est à cinquante mètres. Le gros chat noir de la maison insiste pour me tenir compagnie en l'attendant. Le but du rendez-vous est simplement de faire un point sur les dernières informations, sur les récentes études publiées par le bureau australien ou le groupe indépendant, sur les nouvelles rumeurs…

Il est assez inquiet quand il arrive. Il doit aller aux États-Unis la semaine suivante et plusieurs personnes lui ont déconseillé ce voyage. En outre, quelqu'un a usurpé son nom (en le déformant, avec un seul *t*) et sa photo pour créer un faux compte Facebook, depuis lequel cet imposteur a envoyé des messages inconvenants à beaucoup de ses amis et amies, sans évidemment qu'il ne soit lui-même au courant. « On m'avait prévenu que quand je deviendrais gênant, on chercherait à me discréditer », me dit-il. Il trouve que de plus en plus de personnes étranges s'incrustent dans cette enquête. Son courrier postal lui parvient mal. Il se demande s'il est sur écoute. En revanche, son entreprise le soutient fortement.

Ce matin-là, une nouvelle piste l'intéresse. Et pour cause. Depuis des semaines, un Australien dénommé Paul Power lui laisse entendre qu'il sait où est l'avion… ainsi que les passagers. Il est disposé à le lui dire si, et seulement si, ils trouvent un moyen de communication sécurisé. J'avais déjà fait quelques recherches rapides sur cet informateur et avais immédiatement fait part de mes doutes à Ghyslain Wattrelos. Son site Web apparaît comme l'un de ces faux sites tout faits. La hotline indiquée ne répond pas. Sa photo sur Facebook est on ne peut plus glauque : on ne voit que le bas d'un visage barbu, le haut est dans l'ombre. Bref, strictement rien qui inspire confiance. Mais, vu l'enjeu de la nouvelle, je comprends que Ghyslain Wattrelos souhaite malgré tout en savoir plus. L'homme est basé à Melbourne. Il est encore temps de l'appeler, en tenant compte du décalage horaire. Nous sortons dans le jardin. Ghyslain Wattrelos place son téléphone sur une petite table, en mode haut-parleur. J'enregistre la conversation.

Paul Power affirme que l'avion est en « territoire hostile », que les passagers sont vivants. Il est donc essentiel que les informations qu'il va lui transmettre ne soient pas rendues publiques, car la seule manière de trouver une issue à cette crise est d'offrir l'amnistie aux pirates… Au bout de quarante minutes, il promet d'envoyer un document crypté qui contiendra toutes les informations et le programme nécessaire pour le décrypter. Je ne crois pas un mot de ce charlatan, mais je n'arrive pas à convaincre mon interlocuteur. À un moment, Ghyslain Wattrelos dit à l'Australien : « Vous rendez-vous compte de l'implication de ce que vous insinuez pour moi ? » Et l'autre de répondre : « Oui bien sûr. Je ne fais pas cela pour moi, ma plus grande récompense sera que les gens soient de retour. »

Je suis navrée de voir qu'un déséquilibré anonyme puisse disposer d'une telle capacité de nuisance. Mais au point où en est cet échange

avec Paul Power, autant aller jusqu'au bout. Le document, finalement reçu et décrypté, affirme, au terme de quatorze pages de calculs de trigonométrie, que l'avion est en Somalie… J'en soumets la démonstration à Brock McEwen, un MHiste canadien mathématicien avec qui je suis en contact. Son verdict est rapide : « En ce qui concerne le document transmis, je ne vois pas d'autre façon de le dire : *"garbage in and garbage out"*. » Bref, du grand n'importe quoi. Il précise que l'auteur de l'étude confond les millisecondes et les microsecondes[7]… Je fais suivre à Ghyslain Wattrelos, qui n'en est pas à sa première déconvenue.

Combien de fausses pistes faudra-t-il écarter avant de trouver la vérité ?

1. Joshua Wong, du haut de ses quinze ans, avait été à l'origine d'une énorme mobilisation sociale en 2012.

2. Jon Ronson, « Nobody cares anymore », *The Guardian*, 28 février 2015.

3. Le passeport malaisien interdit de voyager en Israël et les Israéliens ne sont pas admis en Malaisie, sauf permission spéciale délivrée par le ministère de l'Intérieur.

4. Il y avait également parmi les passagers deux enfants de deux et quatre ans de parents chinois mais détenteurs d'un passeport américain.

5. On qualifie de *« China watchers »* les observateurs de la Chine contemporaine.

6. « Nobody cares anymore », *The Guardian*, *op. cit.*

7. 1 milliseconde = 1 000 microsecondes.

7

Contre-enquête aux Maldives. L'avion qui n'était pas le MH370

Le 3 mai 2015, un dimanche, j'embarque pour les Maldives, très curieuse de ce que je vais y apprendre. Depuis l'accident, cette piste continue d'agiter une partie des MHistes.

À l'époque de la disparition de l'avion, plusieurs insulaires de l'îlot de Kuda Huvadhoo, au sud des Maldives, ont affirmé avoir vu passer au petit matin et à basse altitude un « gros avion » qui faisait « beaucoup de bruit ». L'heure semblait correspondre, puisque l'avion a été vu à l'aube et que le MH370 devait atterrir à 6 h 30 à Pékin. Comme la situation géographique des Maldives les place largement à portée de vol du MH370 (3 200 kilomètres pour atteindre Malé de Kuala Lumpur, contre 5 500 pour aller jusque Pékin), le scénario parut crédible. Distance accessible, horaire concordant : tout semblait coïncider. D'autant que, quand cette information est sortie, à la mi-mars 2014, le monde entier caressait encore l'espoir de retrouver l'avion perdu. Pour les familles, cette information apporta une forme de soulagement. Elle les rapprochait d'un scénario réel. Beaucoup s'y raccrochèrent.

Pourtant, à peine ces informations furent-elles diffusées par le journal des Maldives *Haveeru Online*, et reprises par quelques grands médias, que le ministre malaisien de la Défense et des Transports, Hishammuddin Hussein, alias « Non-Non », s'empressa de les déclarer fausses et sans fondement. « Le chef de la Défense malaisienne a contacté son homologue aux Maldives qui a confirmé que ces témoignages n'étaient pas vrais », déclara-t-il au cours de la conférence de presse du 19 mars. En fait, dans le climat de défiance qui s'était installé entre les autorités d'une part, la presse et les familles d'autre part, le déni des autorités ajouta probablement de la crédibilité à ce scénario. L'hypothèse restait intrigante.

Les premiers reportages

J'avais été en contact assez tôt, par téléphone, avec les journalistes du *Haveeru Online* qui avaient publié l'information. « Quand ils nous ont appelés, les gens de Kuda étaient très insistants. Mais nous n'y avons pas cru. Vous savez, ce que les gens des petites îles vous disent avoir vu… », m'avait dit au téléphone Shan Anees, un jeune journaliste dont la réaction m'avait surprise. Car l'expérience m'a appris à prendre au sérieux l'avis, l'intuition et le jugement des « locaux ». Eux connaissent le contexte. Ils décryptent, sans forcément en rendre compte avec précision. Leur jugement est souvent plus instruit qu'il n'en a l'air. Pendant longtemps, j'ai donc laissé cette hypothèse en suspens, tout en constatant que beaucoup de MHistes continuaient d'y croire. Je comptais sans doute sur d'autres journalistes pour se rendre sur place afin de clarifier la situation et permettre de se faire une idée définitive sur la question : était-ce oui

ou non le MH370 que ces gens ont vu survoler leur îlot au petit matin de sa disparition ?

Quinze mois après l'événement, seuls deux médias internationaux, l'hebdomadaire français *Paris Match* et le quotidien australien *The Australian*, avaient pris l'initiative de dépêcher quelqu'un pour vérifier ces témoignages. Dans les semaines qui avaient suivi la disparition, ma consœur Carrie Nooten s'était elle aussi rendue sur place, en vue d'un documentaire qu'elle avait l'intention de réaliser sur le sujet, mais elle n'a finalement rien diffusé.

Le reportage du célèbre romancier Marc Dugain dans *Paris Match*, publié dans le numéro du 18 au 23 décembre 2014, est repris goulûment par la presse anglo-saxonne. Cet article m'étonne. L'auteur se trompe de date dès la première phrase[1] de son enquête aux Maldives. Aucun témoin n'est identifié ni cité précisément ; aucun des endroits vus, ni aucune des personnes rencontrées ne sont décrits. Le reportage australien, publié le 4 avril 2015 à la une de l'édition dominicale du grand quotidien, est beaucoup plus circonstancié. Il relance, une nouvelle fois, la polémique et l'espoir. Car si le MH370 a vraiment été vu aux Maldives le 8 mars à l'aube, les recherches sous-marines menées par l'Australie à 5 000 kilomètres de là, au fin fond de l'océan Indien, n'avaient absolument pas lieu d'être. En Australie, le sujet est d'autant plus suivi que la zone de recherches vient alors d'être doublée (avril 2015), l'inspection des premiers 60 000 kilomètres carrés prioritaires n'ayant rien donné.

Ce nouvel article agace le président de l'aviation civile des Maldives, Ibrahim Faizal, avec qui je suis aussi en contact depuis plusieurs mois. Son honnêteté intellectuelle m'a surprise dès nos premiers échanges. Alors que nous discutons du sujet par e-mail,

Ibrahim Faizal m'indique son intention d'aller « vérifier lui-même » sur place. Je lui propose de l'accompagner.

Depuis la double catastrophe de 2014, MH370-MH17, Malaysia Airlines brade les prix sur la plupart de ses destinations. Le vol qui me mène de Kuala Lumpur jusque Malé, capitale des Maldives, est le MH073.

« *Tuan Tuan, Puan Puan, Salam'Aleykum…* » « Mesdames, Messieurs, bonjour… » L'équipage est particulièrement jovial et détendu. Le chef de cabine s'adresse aux passagers avec des « *darling* » atypiques pour Malaysia Airlines. Vers 22 heures, mon petit écran indique que La Mecque se trouve à 5 542 kilomètres, et les îles Nicobar à 2 378 kilomètres. C'est un vol quasi horizontal sur la carte : 3 150 kilomètres à parcourir d'est en ouest, en parallèle de l'équateur.

Le lendemain matin, malgré un ciel azur et des eaux d'un turquoise fidèle aux prospectus touristiques, l'ambiance à bord du ferry qui dessert l'île de la capitale, Malé, n'a rien de la décontraction souriante des îles du Pacifique Sud. Les femmes sont toutes voilées. Nombre d'entre elles portent des bas et de longs gants noirs, malgré les 35 °C à l'ombre. Les Maldives sont le plus petit pays d'Asie, pas le plus sympathique de prime abord. « À droite en sortant du ferry, puis à gauche après la banque des Maldives », m'avait indiqué Ibrahim Faizal. Malé est une ville-champignon de près de 150 000 habitants, construite en surplomb sur un îlot de quelques kilomètres carrés, ce qui en fait l'une des cités les plus denses de la planète. Au débarcadère des ferrys, on plonge dans un trafic désordonné de Mobylette, de carrioles de livraisons et de taxis plutôt défoncés ; mélange d'Inde, d'Afrique et de Moyen-Orient, avec cette langue très particulière, le dhivehi, qui sonne, claque et chante à la fois. Les

touristes des *resorts* de rêve, où l'on nage avec les tortues à partir de bungalows construits les pieds dans l'eau, ne voient rien de ce chaos.

Rencontre avec Ibrahim Faizal

Ibrahim Faizal est au rendez-vous. Le bureau de l'aviation civile se trouve au onzième étage de la tour du gouvernement, qui en compte douze, ce qui en fait le deuxième immeuble le plus haut de la capitale. C'est un homme posé et souriant, à la stature imposante et à la poignée de main solide.

L'Autorité de l'aviation civile (AAC) des Maldives est une entité indépendante, dirigée par un conseil d'administration que préside Ibrahim Faizal. Ce conseil a néanmoins un ministre de tutelle, nommé par le président des Maldives. En mars 2014, c'était du ministre de la Défense, le charismatique Mohammed Nazim, que dépendait l'AAC. Mais Mohammed Nazim est en prison depuis janvier 2015[2]. « La vie politique des Maldives est mouvementée » est une litote que j'entendrai à plusieurs occasions pendant mon séjour. Depuis l'arrestation de Mohammed Nazim, l'Autorité de l'aviation civile a été placée sous la tutelle du ministre du Tourisme.

Ibrahim Faizal m'annonce d'entrée de jeu n'avoir plus le temps de se rendre comme prévu à Kuda Huvadhoo. Ses fonctions l'amènent à voyager à travers le monde et il doit déjà repartir des Maldives dans quelques jours. Il me livre néanmoins ouvertement sa frustration quant à la disparition du vol MH370. « Les gens comme moi trouvent super problématique le fait que Boeing n'ait quasiment rien dit sur cette affaire depuis le début. » Il connaît depuis des années son *alter ego* malaisien, au cœur du dossier depuis les premières heures. Et pour cause, situées entre le Malawi et le Mali dans l'ordre

alphabétique des pays, la Malaisie et les Maldives sont toujours assises l'une à côté de l'autre durant les grandes réunions internationales de l'aviation civile.

Quant au volet local de l'affaire, si tant est qu'il y en ait un, Ibrahim Faizal aimerait connaître le fin mot de l'histoire. Les affirmations selon lesquelles cet avion disparu aurait pu passer par « son » ciel l'ennuient passablement. D'autant que c'est la police, et non l'aviation civile, qui a rédigé le rapport envoyé à la Malaisie. Malgré les demandes répétées de son bureau, la police n'a jamais transmis ce rapport à l'aviation civile. « Je n'ai aucun doute sur la fiabilité à 100 % de ce rapport. Tout ce que je demande, c'est de le voir », dit-il. Dès qu'il s'est su que des gens avaient vu un avion volant à basse altitude au sud de l'archipel, la police et la MNDF (Maldives National Defense Forces, la force de sécurité polyvalente qui fait office d'armée et de garde-côtes aux Maldives) ont dépêché des enquêteurs de Malé à Kuda Huvadhoo pour interroger quelques témoins.

Le bras droit d'Ibrahim Faizal, le chef des opérations de l'aviation civile, Ibrahim Rasheed, nous rejoint dans le grand bureau de son patron, qui domine la petite capitale agitée. Il est lui-même un ancien pilote de la MNDF. Ibrahim Faizal l'appelle « Captain Rasheed ». Cet homme raconte avoir passé quelques coups de fil à des gens qui avaient vu le fameux avion. « Dès les premiers témoignages, l'avion volait plutôt du nord-ouest vers le sud-est et non d'est en ouest, comme l'aurait voulu la logique s'il venait d'Asie… » Pour lui, il ne peut s'agir que de l'un des nombreux vols qui relient le Moyen-Orient à l'Australie. Il s'est échafaudé une tentative d'explication. Chaque jour, une vingtaine de vols réguliers internationaux passent au-dessus des Maldives. Deux routes dominent, en traçant presque un X au-dessus de l'archipel : Moyen-Orient-Australie et Inde-Afrique. Le

8 mars 2014, dix-huit vols internationaux ont survolé l'archipel[3]. Les vols qui quittent le golfe Persique très tôt survolent les Maldives à l'aube en heure locale. « Quand ils arrivent dans notre ciel, à cause du poids de leurs réserves de carburant, ils sont encore assez bas, entre 31 000 et 33 000 pieds d'altitude (environ 10 000 mètres), mais souvent c'est en quittant les Maldives qu'ils nous demandent la permission de monter à 39 000-40 000 pieds (environ 12 000 mètres), où l'air est plus rare et les conditions de vol bien meilleures », tente de se convaincre l'ancien pilote. Pourtant, ce que les habitants de Kuda Huvadhoo ont observé se trouvait bien plus bas qu'à 10 000 mètres d'altitude… Autant dire que le chef des opérations n'est lui-même pas très satisfait de son explication.

Il est en revanche beaucoup plus sûr de lui en ce qui concerne l'affaire de l'extincteur trouvé le lundi 24 mars sur l'île de Baarah, au nord cette fois de l'archipel des Maldives. L'objet, sphérique, ressemblant à une mine flottante mais dont la forme correspond aussi à un certain type d'extincteur de soutes, avait été identifié par un ingénieur aéronautique des Maldives cité par *Haveruu Online*, comme « très probablement un extincteur d'avion », sous réserve toutefois de voir l'objet réel. *Paris Match* avait ensuite renchéri, affirmant avoir transmis « à un responsable de la maintenance d'une grande compagnie aérienne et à un spécialiste basé à Los Angeles » les photos prises par le maire de Baarah « avant que l'objet ne soit confisqué par les militaires ». « Tous deux ont conclu à une forte similitude avec un extincteur de Boeing. Un militaire des Maldives nous a également confirmé, sous le sceau du secret, qu'il s'agissait bel et bien d'un extincteur. »

D'après mes interlocuteurs, tout est faux dans ce récit. Non seulement cet objet n'a rien d'une pièce de Boeing (car Boeing ou ses sous-traitants numérotent tout, dans certains cas jusqu'aux boulons,

me dit-on), mais cette fois, c'est bien l'aviation civile et non les « militaires » qui ont géré le rapport sur cet objet. Ibrahim Rasheed apporte sur la table de réunion les douze photos du rapport technique envoyé à la Malaisie. Ses propres experts ont confirmé qu'aucun des numéros de série figurant sur ces pièces ne correspondait à des pièces de Boeing. Pour lui, l'affaire est classée et ne mérite pas que l'on s'y attarde.

Mais si la piste de l'extincteur est close, force est de constater qu'après une heure et demie d'entretien au « sommet » de la capitale des Maldives, le doute continue de régner sur l'objet volant non identifié qui a été aperçu par quelques insulaires à plus de 150 milles nautiques (280 kilomètres) au sud de la capitale. Qu'a donc pu conclure le rapport officiel de police transmis à la Malaisie ?

Trois jours plus tard, de retour à Malé, je tenterai à mon tour d'obtenir ce rapport, ou au moins de le voir, en me rendant au Q.G. des Services de police, forte d'une lettre à en-tête du journal, signée par le directeur du *Monde*, Jérôme Fenoglio. Mais après avoir lourdement insisté et être passée d'un bureau à un autre, je ne parviendrai à obtenir qu'un bref rendez-vous et une réponse laconique du jeune porte-parole des Services de police des Maldives, un dénommé Firax : « Les témoignages étaient très incohérents. C'est tout ce que je peux vous dire. » Et son chef est en déplacement…

Un îlot bien isolé…

À l'issue de mon premier entretien avec l'aviation civile, ma priorité est de trouver un moyen de me rendre sur ce fameux îlot. Puisque Ibrahim Faizal n'a plus le temps d'y aller, toute l'intendance dont j'aurais bénéficié en y allant avec lui a disparu.

Sur la carte, les Maldives se présentent comme un chapelet d'îles pendu en bas à gauche du Sri Lanka : 1 200 îles coralliennes, dont environ 200 habitées, sont réparties en 26 atolls et forment une longue boucle verticale, avec quelques grains isolés au sud. On a beau dire « petites îles », « petits atolls » « petit archipel », ce sont tout de même des dizaines et des centaines de milles nautiques qui séparent ces confettis les uns des autres…

Mon seul contact sur l'île de Kuda Huvadhoo ne répond pas. J'ai pour le joindre un numéro des Maldives sur Viber, l'application de communication gratuite que tout le monde ici semble utiliser. J'échafaude diverses options pour me rendre sur place. Tout est cher, compliqué. Il y a un *resort* au nord de l'atoll de Dahuu, d'où je pourrais louer un hors-bord pour traverser l'atoll afin d'atteindre Kuda. Il y a aussi un autre hôtel, sept étoiles cette fois, plus proche géographiquement du village, mais le vol de quarante-cinq minutes en hydravion coûte trois fois mon vol aux Maldives depuis Hong Kong. Je me vois mal inscrire sur ma note de frais de reportage « Survol des Maldives en hydravion »… Je cherche à l'aéroport domestique des vols qui me rapprocheraient de ma destination. Il y a certes un petit aéroport sur l'atoll voisin. Je note que le vol pour Thimarafushi coûte 1 444 rufiyaas (85 euros) aller simple, mais l'hôtesse, perplexe, laisse entendre que ce sera trop long, une fois là-bas, de rallier Kuda par la mer.

Au soir de ma première très longue journée à Malé, je ne crois plus vraiment à cette histoire : les journalistes locaux n'y ont jamais cru, l'aviation civile n'y croit pas non plus (même si elle n'arrive pas à expliquer ce qui a été vu), et les reportages déjà réalisés sur place ont eu beau tenter d'accréditer la thèse du MH370, ils n'étaient pas convaincants. Que vais-je trouver de plus ? Cette île est trop loin. J'ai déjà fait dépenser trop d'argent au journal pour pas grand-chose.

Pour ne rien arranger, le curry tiède que me sert le petit patron sec à lunettes du minuscule hôtel où je loge sur l'île de l'aéroport est à peine mangeable. J'apprends toutefois sous les néons du restaurant, au gré de notre conversation un peu forcée, que son neveu, qui tient parfois la réception, est contrôleur aérien à Malé.

En rallumant mon téléphone le lendemain matin, j'ai enfin des nouvelles de mon contact local, Shamsul Falaah. C'est un ancien conseiller juridique du président des Maldives, écarté depuis peu. Il s'est mis au vert en Nouvelle-Zélande, sous couvert de reprendre des études. La vie politique des Maldives est en effet « mouvementée ». Le décalage horaire expliquait son silence pendant tout l'après-midi et toute la soirée de la veille. Son aide va être décisive. Son cousin Hussain est le vice-président du conseil de l'île de Kuda Huvadhoo. Il va me trouver un moyen de transport. Et l'un de ses meilleurs amis a vu l'avion. Soudain, en quelques heures d'appels Viber et d'e-mails, ma visite sur l'île est presque au point. J'ai un nouveau réseau d'amis : Falaah, Ahmed, Shawad, Siam… tous au courant de ma venue à Kuda, où Hussain Shakir, le vice-président du conseil, va me servir d'escorte. C'est lui qui me convainc de prendre le ferry de nuit, « très confortable », avec une salle climatisée et « des prises pour brancher votre ordinateur ». Je pourrai même sortir sur le pont admirer la quasi pleine lune si le cœur m'en dit. Son frère va d'ailleurs m'accompagner, pour être sûr que tout se passe bien. Cette traversée en ferry de l'archipel des Maldives commence à ressembler à une idyllique croisière de nuit d'été. De toute façon, il n'y a qu'un ferry par semaine. Il part ce soir.

J'avais tenu au courant le journal de mes difficultés à rallier le fameux village. Béatrice Gurrey, la responsable des enquêtes, m'avait répondu : « Fais au mieux, mais pas de ferry de nuit. Trop dangereux. » Je lui renvoie donc un message, en m'appuyant sur la

description rassurante d'Hussain. À mon grand soulagement, une réponse plus ouverte revient : à moi qui suis sur le terrain d'évaluer au mieux les options.

Une nuit à bord du Nabura Express

La nuit est déjà tombée depuis plusieurs heures quand je me rends au port nord de Malé. Flotte une odeur de mer, de mauvais gazole et de grillades. Le long des quais à peine éclairés, des bateaux de pêche et des vraquiers sont collés bord à bord. Leurs coques irrégulières, en tôle épaisse, usées par la mer, ont été peintes et repeintes. On replie des filets. On charge et décharge. Passagers, cages à poules, Mobylette, sacs de riz et d'oignons, ici un téléviseur ou un ventilateur. Je reconnais finalement le *Nabura Express*. Il est exactement comme tous les autres, ni plus pourri, ni moins pourri. Le dortoir, auquel on accède par une échelle de quelques marches, n'a pas assez de hauteur sous barrot pour s'y déplacer debout. Il faut y marcher à quatre pattes, ce qui, en robe, est en fait assez compliqué. Des nattes étroites sont disposées les unes contre les autres et un oreiller minuscule en skaï indique le côté tête. Peu après mon installation, un employé me fait des grands signes à travers les ouvertures du passavant bâbord. Je comprends, à son air contrarié : « Sortez de là ! » Ma place est en effet dans le dortoir du haut, là où l'on peut se déplacer debout et où, conformément à ce que m'avait indiqué Hussain au téléphone, il y a des W.-C. femmes et des W.-C. hommes. Pas du tout pareil ! Quand le frère d'Hussain (en fait un vague cousin) me retrouve, quelques minutes avant le départ, il me salue avec embarras. Escorter une étrangère comme moi est de toute évidence une corvée dont il se serait volontiers passé. Le ferry est

plein. Lorsqu'il largue les amarres, à 22 heures, les voyageurs déballent leur équipement de nuit : lampe de poche, provisions, drap de couchage. Je leur envie surtout leur drap, qui m'éviterait de devoir veiller constamment à mes pans de robe qui tombent. Les deux néons carrés qui éclairent faiblement l'allée centrale ne permettent pas de lire. La nuit de ma croisière idyllique se révèle finalement presque aussi agitée que la vie politique des Maldives. Pendant un moment, la tempête secoue tellement le bateau que les corps, désormais endormis les uns contre les autres, décollent à chaque grosse vague et retombent lourdement. Les petits sacs bleus accrochés aux poteaux sont mis à contribution. Au début du voyage, les femmes en avaient décroché quelques-uns pour y ranger leurs chaussures. Mais au plus fort de la tempête, ils ont retrouvé leur fonction première. Cela me rappelle l'expression d'une grand-tante, qui disait « faire Calais-Douvres » au lieu de dire vomir. Moi, je pourrai dire à mes petits-enfants « faire Malé-Kuda ». Les téléphones sonnent régulièrement, danses arabes, tubes de Bollywood et même un très réconfortant *Hotel California*, vers 4 heures du matin… À 5 heures précises, l'appel du muezzin retentit dans le dortoir, par portable interposé.

Au moment où le jour se lève, le *Nabura Express* fait sa première escale. On débarque, dans une lumière encore timide, un énorme réfrigérateur Hitachi attendu à terre par une charrette. La tempête a beaucoup retardé le programme et la petite lentille verte de Kuda Huvadhoo n'apparaît au loin sur la mer noire que vers 8 heures du matin. De si loin, c'est vraiment un confetti… Sa population est brutalement passée de 2 300 à environ 3 000 habitants en 2004, après le rapatriement de tous les survivants de deux îles voisines, totalement détruites par le grand tsunami asiatique. Mais jusqu'aux articles relatant cette histoire d'avion non identifié aperçu au matin du 8 mars 2014, la petite île était retombée dans l'oubli général du

reste de la planète. Elle avait repris sa vie quotidienne, au rythme rassurant des appels à la prière.

La tournée des témoins

Hussain Shakir est repérable de loin. Il porte une chemise mauve et une cravate. Il a annulé toutes ses réunions pour m'aider, m'annonce-t-il, s'excusant de ne pas avoir de voiture disponible malgré les averses. J'apprendrai plus tard qu'il n'y a que quatre voitures privées sur l'île. Les statistiques de l'île sont assez simples : cinq mosquées, quatre voitures, deux écoles… J'ai envie d'ajouter « et une cravate ».

La tournée des témoins de l'avion non identifié peut commencer. Le programme est chargé.

Zuhuriyya Ali a cinquante ans. Elle est femme au foyer. Elle nous accueille dans la cour intérieure de sa maison de parpaings apparents, avec un verre de lait parfumé à la rose et un bol de mangues fraîches. Sa fille est là aussi, ainsi que deux jeunes enfants curieux d'observer la drôle de femme blanche venue parler à leur grand-mère. Son mari suit la scène de son fauteuil à bascule. Appuyée au vaisselier fait maison sur lequel s'empilent les marmites des derniers repas, Zuhuriyya plisse les yeux pour retrouver dans sa mémoire une description la plus précise possible de ce qu'elle a vu ce matin-là. « Je me tenais ici et j'ai entendu ce bruit énorme. J'ai regardé et j'ai vu un gros avion venant de presque la même direction que d'habitude, mais beaucoup plus bas. » Elle pointe cette partie de son toit en zinc et trace un arc dans le ciel. Zuhuriyya Ali est sûre de l'heure : 6 h 15, à quelques minutes près. Car à 5 heures, il y avait eu la prière. Les hommes vont à la mosquée, les femmes prient entre

elles ou à la maison. Et à partir de 6 heures, elle balaye le sol de sa cour. Son mari, lui, s'était recouché.

Un avion militaire ? Impossible : son mari, qui a travaillé pour la MNDF, lui a déjà posé la question. Il n'était pas si rapide… Elle a parlé à deux étrangers avant cette visite, mais la police ne l'a pas interrogée et elle ne sait pas qui a prévenu le journal *Haveeru Online* à Malé, une semaine plus tard.

À cinq minutes en Mobylette de là, le jeune lycéen qui nous livre à son tour son témoignage se remet en situation. Humaam Dhonmonik, seize ans, maillot de foot de numéro 13 sur le dos, allait chercher quelque chose sur le fil à linge. Il se préparait pour son cours de religion, qui commençait à 7 heures, comme tous les samedis. Il pointe à son tour le trou de ciel entre deux gros arbres où il a d'abord vu l'avion. Il en a parlé en classe et une autre élève lui a dit que son père aussi avait vu cet avion. En tendant la boussole d'un téléphone portable, l'origine de l'avion est la même que celle indiquée par Zuhuriyya Ali : ouest-nord-ouest. C'est aussi ce qu'avait compris le chef des opérations de l'aviation civile. Quand on lui fait remarquer que le MH370 aurait logiquement dû arriver de la direction opposée (plein est), il ouvre de grands yeux étonnés et décide de vérifier sur Google Maps la position de la Malaisie. Cette information le trouble. Il a vu du bleu et du rouge sur la carlingue, mais « pas le logo [de Malaysia Airlines] ». Il « ne sait pas si c'était sur le MH370 », ajoute-t-il, un peu dépité par cette histoire de direction.

Je tenais à voir un dénommé Abdu Rasheed Ibrahim car l'article de l'*Australian* le présentait comme un témoin-clé, un « officiel de la Cour des magistrats ». C'est d'ailleurs sa photo en pied qui faisait la une de l'*Australian* du 4 avril 2015. C'est sans doute aussi de lui que parle l'article de *Paris Match*, qui citait simplement sans donner de

nom « un pêcheur d'une cinquantaine d'années [qui] se trouvait dans l'eau jusqu'à la taille ».

Abdu Rasheed Ibrahim a quarante-six ans. Faute d'être un « officiel à la Cour des magistrats », il y est l'homme à tout faire. Le matin du 8 mars, il était en effet debout dans l'eau, occupé à pêcher, là où il se trouve presque tous les matins à la même heure, avant d'aller travailler à 7 heures, quand il a entendu l'avion. Mais comme le vent soufflait fort du nord-est, il dit ne l'avoir vraiment vu qu'à l'instant où il est passé au-dessus de lui. C'est le seul témoin, puisqu'il était au bord de la mer, à avoir vu l'avion changer de cap, appuyant davantage vers le sud-est. C'est à ce moment-là, quand l'avion s'est penché pour tourner, qu'il a pu bien voir « du rouge sous les hublots, du rouge autour de la porte ». L'avion volait bas, certes, mais pas comme s'il allait atterrir ou tomber. Cela ne lui a en aucun cas fait peur. Pour tout dire, cet incident ne l'a pas préoccupé plus que cela. Abdu Rasheed Ibrahim l'a tout de même raconté à sa fille Zynia en rentrant chez lui. Zynia, qui allait au même cours d'enseignement religieux du samedi matin que Dhonmonik, a ainsi pu dire à son camarade que son père avait vu le même avion que lui, quand celui-ci a raconté en classe ce qu'il avait vu. Mais ce n'est qu'au journal télévisé national du soir que le village de Kuda Huvadhoo a entendu parler de la disparition de l'avion malaisien. Certains se sont alors demandé : « Et si… ? »

Après que l'histoire de cet étrange avion a été publiée, dans la presse locale d'abord, internationale ensuite, Abdu Rasheed Ibrahim se souvient que des enquêteurs, l'équipe de la police et aussi celle de la MNDF, sont venus sur l'île. On lui a demandé de se remettre en situation. Des mesures ont été relevées. Il écarte d'environ 90 centimètres devant lui ses grandes mains pour indiquer la taille que l'avion faisait dans son champ de vision. Depuis ce reportage, j'ai

repris l'avion plusieurs dizaines de fois et ai souvent tenté, y compris à l'approche d'un aéroport, d'évaluer à quelle distance, à quelle hauteur, un avion pouvait mesurer 90 cm dans un champ de vision… La police lui a dit que le contrôle aérien n'avait pas vu d'avion voler par ici. En fait, avant mon départ vers Kuda, le neveu-du-patron-de restaurant-contrôleur-aérien avait tout de même eu le temps de me dire que les radars de Malé n'avaient pas la puissance de voir jusqu'ici.

« Il y a une réalité derrière tout cela, mais quoi ? » lâche, perplexe, Hussain Shakir devant son kit de noix de bétel à la fin de notre pause-déjeuner. Pour lui, si le MH370 s'était abîmé dans leurs eaux, les *dhonis*, ces bateaux de près de 100 pieds (30 mètres) qui partent en mer pour deux à trois semaines à la pêche au thon jaune, auraient forcément vu des débris. Ils ont tous des radios, des portables. Et ils préviennent tout de suite s'ils voient quelque chose d'inhabituel… Cela arrive. En novembre 2014, des avions militaires américains de la base de Diego Garcia, située à 300 milles nautiques (560 kilomètres) plein sud du dernier atoll des Maldives, ont survolé sans autorisation la partie centrale des Maldives, là où nous nous trouvons. Des pêcheurs ont ensuite récupéré dans leurs filets un objet assez sophistiqué, composé d'un boîtier rempli d'électronique et d'une partie métallique avec deux sondes, le tout porté par un ballon flotteur orange. L'objet, dont la photo a été publiée par *Haveeru*, a été remis aux gardes-côtes des Maldives. Le ministre de la Défense a ensuite indiqué que les forces américaines s'étaient excusées : une « erreur administrative » était derrière ce « malentendu ».

Mon vice-président et moi enchaînons les rencontres, à dos de Mobylette, slalomant délicatement entre les ornières des chemins de terre que la pluie torrentielle a transformées en petits étangs…

L’avion qui n’était pas le MH370

Deux évidences s’imposent rapidement à nous. Premièrement, l’avion venait en effet d’une direction presque opposée à celle d’où il était supposé venir. Deuxièmement, il a été vu après 6 heures et bien avant 7 heures, heure des Maldives, c’est-à-dire entre 9 et 10 heures, heure de Pékin.

L’appareil qu’ont vu les habitants de Kuda ne pouvait donc pas être le MH370, tout simplement parce qu’à 6 h 15 du matin, il était déjà 9 h 15 à Pékin et à Kuala Lumpur. Il n’avait pas le carburant nécessaire pour voler aussi longtemps – c’est l’une des rares informations établies.

Selon les informations techniques fournies par Malaysia Airlines et le premier relevé Acars émis au décollage, l’avion disposait de 49,1 ou 49,2 tonnes de carburant.

Avec ces réserves, l’avion aurait pu voler jusqu’à 8 heures voire 8 h 30 du matin, heure de Malaisie ou de Chine, soit 5 heures, 5 h 30 aux Maldives. Certainement pas une heure de plus… D’ailleurs, selon les données Inmarsat, l’avion a fini sa course à 8 h 19 le 8 mars (5 h 19, heure des Maldives).

Certes, si l’avion avait mis le cap sur les Maldives dès sa dernière position connue, à 2 h 22 au nord de Sumatra, il aurait facilement atteint les Maldives, situées à 2 400 kilomètres de ce dernier point de repère. Mais il y serait alors arrivé beaucoup plus tôt : vers 5 h 30, heure de Malaisie, soit 2 h 30 du matin, heure des Maldives…

Je suis par ailleurs convaincue que si un Boeing 777 avait survolé ce village à basse altitude, la plupart des insulaires l’aurait au moins entendu. Les arbres et les maisons auraient tremblé au passage de cette énorme machine volante de 350 tonnes, plus grande et plus large qu’une flotte entière de *dhonis*…

Que le « gros avion » vu ce matin-là n'ait pu être le MH370 s'impose désormais comme une évidence. Il n'empêche que ces gens ont tout de même vu quelque chose qui n'était ni un long-courrier du golfe Persique volant à 30 000 pieds, ni un albatros géant… Et je repense à la question par laquelle le journaliste australien avait conclu son reportage : « Si ce n'était pas le MH370 qu'ils ont vu dans le ciel ce matin-là, alors qu'était-ce ? » C'est finalement Adam Saeed, le professeur de dhivehi, la langue des Maldives, au centre éducatif de Dhaalu Atol, qui me met la puce à l'oreille.

« Quand mon fils, avec qui je jouais au ballon dans la cour, a levé le bras en criant "Papa ! avion ! avion !", j'ai tout de suite pensé que c'était un avion qui devait se poser sur l'aéroport d'à-côté. Cela m'a simplement ennuyé qu'il vole si bas et qu'on nous dérange ainsi un samedi matin », me dit-il. Lui aussi a donné sa déposition à la police. Le vol de l'aéroport domestique à 1 444 rufiyaas me revient. L'atoll voisin, son tout nouvel aéroport, le fort vent de nord-est inhabituel sur l'équateur, le soudain changement de cap au sud-est… Tout ceci commence à prendre forme. Je rentre à Malé impatiente de me renseigner sur cet aéroport et les vols domestiques qui le desservent.

Ibrahim Faizal m'écoute attentivement, appuyé sur un coude, l'air dubitatif. « On est désormais complètement d'accord sur le fait que ce n'était pas le MH370. Mais à vous entendre, ils ont quand même vraiment vu un avion ? » Je sais qu'il a les moyens de vérifier mon hypothèse, mais a-t-il intérêt à le faire ? Il va voir ce qu'il trouve comme information, me dit-il en me raccompagnant… En repartant vers le ferry pour rentrer à mon hôtel, je passe devant les bureaux de Maldivian, situés sur le front de mer chaotique de Malé. En vitrine, plusieurs posters de promotion. Je vois ces avions à la carlingue blanche, avec le nom de la compagnie écrit en rouge en style gribouillis tout autour des hublots, et l'écume d'une vague bleue à

l'arrière. Je note aussi du « rouge autour de la porte », comme l'avait indiqué l'homme à tout faire de la Cour des magistrats. Or, il n'y a pas de rouge autour des portes des Boeing 777 de MAS… Je retrouve mon petit hôtel sur l'île de l'aéroport, en me demandant si un banal vol domestique des Maldives pourrait être l'explication finale de cette énigme qui a fait couler tant d'encre à travers la planète. Le neveu-contrôleur aérien n'est malheureusement pas derrière le comptoir. J'aurais voulu avoir son avis.

On est déjà jeudi soir. Enfin un message d'Ibrahim ! Il est très bref. Il m'indique simplement que le 9 mars au matin, un vol s'est posé à Thimarafushi à 6 h 01… C'est le mauvais jour ! Et l'heure ne colle pas. Si l'avion a été vu au-dessus de Kuda après la prière, il ne peut pas avoir atterri 30 milles (56 kilomètres) plus loin à 6 h 01… Je lui réponds immédiatement en lui demandant de me donner les informations du 8 mars, avec si possible plus de détails techniques. Mais à l'approche du vendredi, jour saint, son bureau est fermé. Il faudra attendre dimanche…

Je découvre entre-temps que lorsque l'aéroport en question a été inauguré, en septembre 2013, il n'était pas encore opérationnel. C'est le président des Maldives lui-même, Mohamed Waheed, qui le dit dans son discours inaugural. En mars 2014, il essuie donc encore les plâtres. Il n'y a pas de tour de contrôle. L'approche se fait à vue. Les avions dont dispose Maldivian pour ces liaisons sont du type Bombardier DHC8, un bimoteur, avec 50 places à bord. Diverses descriptions techniques de cet avion indiquent qu'il est « connu pour être bruyant ». On est certes très loin d'un Boeing 777 mais, à vrai dire, les gens de Kuda n'ont jamais dit qu'ils avaient vu un Boeing 777, ni même un gros-porteur. Le mot « avion » est d'ailleurs le même que le mot « bateau » en dhivehi. Ils n'ont jamais parlé que d'un gros

avion qui volait bas et faisait beaucoup de bruit. Tout le reste n'a été qu'extrapolation.

Dimanche, enfin, un message d'Ibrahim Faizal, intitulé « Flight movements Thimarafushi airport 8 & 9 March 2014 ». Cette fois, il m'envoie un tableau complet avec tous les vols dans cet aéroport, arrivées et départs, pour les 8 et 9 mars. Il y a cinq atterrissages et cinq décollages pour chacune de ces deux journées. Il se trouve qu'au matin du 8 mars, un vol domestique de la compagnie aérienne Maldivian immatriculé DQA149 a atterri à 6 h 33. Cela ne pouvait pas mieux coller !

Ce serait donc bien cet avion bruyant, nettement plus gros qu'un hydravion, avec une carlingue blanche et un habillage rouge (autour des hublots et autour de la porte) et bleu sur la dérive, qui a survolé Kuda Huvadhoo ce matin-là à l'aube. Est-ce le fort vent de nord-est signalé par le pêcheur qui aura obligé le pilote à une approche différente ? Sans contrôle aérien sur la zone, le pilote est seul maître à bord. Il peut, voire doit changer son plan de vol si les conditions le requièrent. La seule condition est d'annoncer ses intentions sur une fréquence générale destinée aux autres appareils à proximité. Ou bien le pilote a-t-il fait une erreur d'approche et a pris un atoll pour un autre ? On se rend compte, en regardant la carte de l'archipel, que l'aéroport de Thimarafushi est situé « en bas » de son atoll, tout comme le village de Kuda est « en bas » du sien. Un pilote d'Air France estime l'hypothèse crédible. Il me cite d'autres cas où des pilotes ont confondu deux aéroports – celui d'Eilat en Israël avec celui d'Aqaba en Jordanie –, ou ont dû remettre les gaz après avoir approché l'aéroport d'Oujda au Maroc au lieu de celui de Tlemcen en Algérie. Dans les années 1980, ces terrains d'atterrissage avaient une tour de contrôle mais pas de contrôle radar. Thimarafushi n'a ni l'un ni l'autre.

Quelles que soient les raisons pour lesquelles le pilote du vol DQA149 du 8 mars 2014 aurait pris des libertés avec son plan de vol initial, personne ne l'aurait ni su, ni vu. Personne, à l'exception de quelques villageois de Kuda Huvadhoo.

La chef des pages « Enquêtes » du journal, Béatrice Gurrey, édite de manière extrêmement scrupuleuse mon papier. Son exigence me rassure. Car ma thèse ne tient que par un faisceau d'indices concordants. Il me manque le témoignage du pilote. La « chefferie », comme on dit au *Monde*, trouve un peu fort qu'elle propose une pleine page « pour dire que ce n'est pas l'avion ». Mais elle défend le reportage, finalement publié sous le titre « L'avion qui n'était pas le MH370 ». Je sais à quel point cette fausse piste était pourtant prisée de nombreux MHistes, y compris des familles. Quand j'envoie un petit message à Grace Renganathan (la jeune avocate qui a perdu sa mère dans le vol), pour lui dire que l'avion vu aux Maldives n'était pas le MH370, je reçois en retour un smiley triste… Certes, cet exercice ne nous a rapprochés de la vérité que par défaut. Il a au moins éliminé l'une des innombrables rumeurs qui brouillaient cette affaire depuis le début. C'est une fausse piste en moins.

Suite à cet article, l'émission de référence « Media Watch », diffusée sur la chaîne nationale australienne ABC depuis 1989, questionne le sérieux du reportage de *The Australian*. Avant même que l'émission ne soit diffusée, le grand journal australien publie un nouvel article le 23 juin 2015 : « La théorie de l'avion vu aux Maldives ne tient plus ».

Pourtant, elle resurgira régulièrement. En août 2015, un porte-parole du président des Maldives indique à une grande agence de presse que des débris « pouvant appartenir à l'avion MH370 » trouvés aux Maldives ont été envoyés en Malaisie. Il réitère par la même occasion qu'aucun avion n'a jamais volé au-dessus de Kuda Huvadhoo

le 8 mars 2014 au matin… Je sais pourtant, grâce à mon neveu-du-patron-contrôleur aérien, qu'en réalité la « présidence » n'en sait rien, puisque les radars civils de Malé ne voient pas aussi loin. Combien de fois faut-il répéter un mensonge afin qu'il devienne vérité ?

1. En indiquant « le matin du 9 mars » au lieu du 8 mars.

2. L'ancien ministre de la Défense a été arrêté à la suite de la découverte par la police d'un stock d'armes suspectes à son domicile lors d'un raid nocturne.

3. Notamment huit vols d'Emirates Airlines, deux vols de Cathay Pacific, deux vols de Qatar Airways, un vol de Qantas, etc.

8

Le flaperon de La Réunion va-t-il résoudre l'énigme du vol MH370 ?

Le mercredi 29 juillet 2015, une page de cette enquête se tourne. Tout indique qu'un débris de l'avion « disparu sans laisser de traces » vient d'être découvert, échoué sur une plage de l'île de La Réunion.

Enfin donc un témoin, enfin un morceau physique du drame ? Ce serait la première preuve tangible que l'avion est bien tombé quelque part dans l'immense océan Indien. Jusqu'à présent, l'absence totale de débris était le plus gros défaut de cette affaire ; ce qui lui donnait son caractère le plus suspect.

Si l'on ajoute à l'absence de débris la confusion et l'opacité des explications livrées autour des extrapolations mathématiques des quelques pings d'Inmarsat et les nombreuses gaffes des autorités malaisiennes, on comprend que la théorie officielle ait perdu toute crédibilité auprès des familles. Plus de cinq cents jours après la perte de contact avec l'avion, la plupart n'ont toujours pas commencé leur deuil. En apprenant cette découverte, les proches sont donc bouleversés. Mieux que quiconque, ils en comprennent la portée : si

cette pièce se révèle être un morceau de l'avion du vol MH370, il faudra bien abandonner l'espoir, que certains continuent de nourrir envers et contre toute logique, de revoir un jour les disparus. « Ces émotions bouleversantes et la sensation de choc violent qui nous est devenue familière sont à nouveau là. Mais cette fois, c'est pire. Il me faut encore convaincre mon cœur de renoncer à l'espoir que j'ai entretenu au cours des seize derniers mois », indique alors, sur la page Facebook des familles, Jennifer Chong. Son mari, Chong Ling Tan, était à bord.

Ce matin du mercredi 29 juillet 2015, sur la côte nord-est de l'île de La Réunion, Johnny Bègue, chef d'équipe au sein de l'association 3E d'entretien du littoral, profite de la pause de ses hommes, devant l'étang de Bois-Rouge, à Saint-André, pour aller sur la plage chercher un kalou, ces gros galets utilisés pour piler les épices. Il est 8 h 45. Une belle journée d'hiver austral s'annonce. « C'est là que j'ai aperçu le grand morceau, à moitié sur le sable et à moitié sous les vagues », racontera-t-il dans un français chantant aux nombreuses télévisions qui, les jours suivants, lui réclament le récit de sa découverte. Dans l'excitation de cette première trouvaille, il en oublie celle de la valise déchiquetée également aperçue sur la plage, dans l'axe du flaperon, et qu'il ne signalera que le lendemain. Pour l'heure, il appelle ses hommes en renfort. Ensemble, ils remontent l'imposante pièce plus haut sur le rivage, pour éviter que la mer ne la reprenne. On est à trois jours de la pleine lune. Les coefficients de marée ne font que grimper. Pour lui, il ne fait aucun doute que c'est un débris d'avion : sa grande taille, ses angles un peu arrondis et le fait que les rivets ne sont pas rouillés.

L'intention première du groupe est de faire de leur prise un petit mémorial sur la plage, et de planter des fleurs autour. Ils n'ont aucune idée de l'importance de l'objet. Johnny Bègue appelle Radio

Freedom, la radio la plus écoutée sur l'île. « C'est notre fil AFP à nous », m'explique Julien Delarue, du *Journal de l'île*, qui s'est immédiatement rendu sur place. « Ici quand les gens voient quelque chose, ils appellent la radio d'abord, les secours après. »

Très vite donc, la gendarmerie et la presse débarquent. Les premiers comptes rendus font état d'un morceau de trois mètres de long que l'on pense être l'extrémité de l'aile d'un avion – mais lequel ? « On a pu faire des tas de photographies, y compris du numéro de série de la pièce. À la rédaction, on a fait le lien avec le MH370 assez rapidement… d'abord sur le ton de la plaisanterie », se souvient Julien Delarue. L'objet semble en relativement bon état. Il est confié à la brigade de la gendarmerie des transports aériens (BGTA), avant que le BEA (le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile) ne soit alerté.

En quelques heures, le mystère du vol MH370 revient « en ouverture de journal » partout dans le monde. Le mot « flaperon » est prononcé avec tous les accents de la planète : un flaperon, *a flaperon*, *uno flaperon*, *flaperon di Perancis* en Malaisie, *jinfùyì* (“襟副翼”) en Chine. Ce mot-valise, composé de « *flap* » (« rabat ») et d'« aileron », désigne une pièce que l'on trouve sur la partie arrière des ailes de certains avions, dont les Boeing 777. Celui retrouvé est un flaperon droit.

Grâce aux nombreuses photos, souvent de très bonne qualité, qui circulent très vite sur les réseaux sociaux, un MHiste français, Xavier Tytelman, consultant régulier des médias sur les questions d'aviation, identifie et confirme, avec l'aide d'un groupe d'experts, qu'il s'agit assurément d'une pièce de Boeing 777. Boeing entérine deux jours plus tard. Encore faudra-t-il prouver que c'est bien un débris du Boeing 777-200ER qui assurait le vol MH370 du 8 mars 2014. L'avion était numéroté 28420, ou WB-275 par Boeing, et immatriculé 9M-

MRO par Malaysia Airlines. Non seulement c'est le seul Boeing 777 porté disparu, mais l'on entend aussi toujours dire que, sur un Boeing (comme sur un Airbus d'ailleurs), toutes les pièces sont numérotées. L'affaire devrait donc être vite entendue.

Dans l'excitation naïve des débuts, on annonce déjà la solution de l'énigme, la fin du mystère. La Malaisie déclare : « La résolution du mystère […] est proche[1]. » Et l'Australie abonde en ce sens. Martin Dolan, le directeur de l'ATSB[2], s'affirme « de plus en plus convaincu que les débris [*sic*] sont ceux du MH370 ». Et ce, sans attendre la moindre expertise technique. Dans son enthousiasme, il inclut dans « les débris », la valise dont on n'entendra pourtant plus jamais parler.

On se félicite aussi par anticipation de la transparence et du professionnalisme dont vont forcément faire preuve les services français. La Malaisie a déçu. L'Australie a déçu. La Chine et les États-Unis sont aux abonnés absents depuis le début de cette affaire. La France, elle, va donner un rapport précis et complet de tout ce qu'il y a à savoir sur cette pièce, et ce dans les plus brefs délais techniques. Ainsi commence ce nouvel épisode : plein d'espoir.

La France a la haute main sur l'enquête

L'apparition de cette pièce en territoire français crée toutefois une certaine fébrilité en Australie et en Malaisie, où l'on aurait bien voulu récupérer ce flaperon. Elles exercent, me rapporte-t-on, une pression assez peu diplomatique sur la France. « Rien de tel pour faire parler un témoin comme on le souhaite que de le soumettre à ses propres méthodes d'interrogatoire… », commente un vieux médecin légiste breton à qui je raconte l'anecdote.

Bien que l'on soit dans une situation inédite, avec deux enquêtes concurrentes (l'enquête officielle malaisienne et l'enquête judiciaire française « antiterroriste »), la France invoque sa propre enquête en cours pour justifier de garder la haute main, et sur la pièce, trouvée en territoire français, et sur les analyses qui auront lieu en France. Elle en a tous les droits ; elle aurait tort d'y renoncer.

La justice française a en effet été saisie de cette affaire dans les jours qui ont suivi la disparition de l'avion. Le 11 puis le 14 mars 2014, deux plaintes ont été déposées, la première par le parquet, l'autre par les familles des victimes françaises, pour « homicide involontaire » et pour « détournement d'aéronef ». Cette seconde plainte a été requalifiée en mai 2015, avec constitution de partie civile, pour « détournement d'aéronef en lien avec une entreprise terroriste ». Après un certain nombre de circonvolutions juridico-administratives, les différentes procédures ont été réunies en un seul dossier, le 22 juin 2015, désormais instruit par le juge d'instruction du pôle antiterroriste du tribunal de grande instance de Paris, Alain Gaudino. C'est donc sous son autorité qu'est placée l'analyse du flaperon. Le statut « antiterroriste » de l'enquête lui conférerait quelques avantages, notamment de meilleures entrées à l'étranger.

Mais concrètement, jusqu'à cette découverte aussi inattendue que bienvenue plus de cinq cents jours après les faits, à part changer de nom et passer d'un bureau du palais de justice à un autre, comme d'un cabinet d'avocats à un autre, l'enquête française, « antiterroriste » ou pas, n'avait guère avancé. Il avait fallu attendre plus d'un an pour qu'une commission rogatoire internationale (CRI) soit envoyée en Malaisie. Et la première réponse obtenue avait été aussi lisse qu'une feuille de bananier.

S'il est avéré que ce flaperon, échoué en territoire français après avoir vogué seize mois et parcouru des milliers de milles nautiques

dans l'océan le plus redouté de la planète, est bien un « morceau du MH370 », ce serait alors un vrai cadeau du ciel pour l'enquête française. Le juge devrait pouvoir s'en servir comme monnaie d'échange pour obtenir enfin certaines informations, notamment de la Malaisie… Pour l'ancien directeur du BEA, le très cartésien Jean-Paul Troadec, avec qui je suis restée en contact depuis notre rencontre en Malaisie au tout début de la crise, c'est même un « miracle » pour la France. « Si la pièce était arrivée à Madagascar ou à Maurice, elle serait déjà en Malaisie… Et comme le pays n'a pas les moyens d'expertise requis, les Australiens ou les Américains l'auraient sans doute récupérée », observe-t-il.

Forte de son atout, la France joue cependant fair-play. Elle invite toutes les parties associées à l'enquête officielle malaisienne à participer aux analyses, qui vont avoir lieu au laboratoire de la Direction générale de l'armement Techniques aéronautiques (DGA TA) de Balma, dans la banlieue de Toulouse. C'est le laboratoire français le plus au point en matière d'expertise aéronautique. Toutes les analyses des pièces du vol AF447 Rio-Paris ont eu lieu à cet endroit[3]. Le flaperon y arrive de La Réunion, sous scellés, pendant le week-end du 1er août.

Mercredi 5 août 2015 dans l'après-midi, l'expert aéronautique « enquêtes-accidents » missionné sur cette affaire, François Grangier, flanqué de plusieurs membres du BEA, entourés des experts malaisiens, chinois, américains, australiens et même singapouriens, ainsi que de deux représentants de Boeing, se retrouvent donc à Balma, sous l'autorité du juge d'instruction, pour observer le fameux flaperon. Aucune liste des participants à cette réunion n'est publiée. On les voit juste à la télévision, entrer, puis sortir de l'enceinte du centre quand les analyses préliminaires sont terminées, vers 19 heures. En revanche, les parties civiles, elles, sont restées à la

porte du laboratoire. Elles n'ont pas eu le droit de participer. « Le Code de procédure pénale prévoit que les parties civiles puissent participer aux opérations d'expertise. Nous l'avons demandé, mais cela nous a été refusé », indique l'avocate Pascale Beheray Derrien, dont la sœur, Laurence Wattrelos, était sur le vol MH370. « Il n'y a qu'en participant à l'expertise que l'on peut vraiment se rendre compte de ce que représente cette pièce », ajoute-t-elle.

En fin de journée, le parquet de Paris a annoncé une conférence de presse pour le soir même, à 20 heures, au Palais de justice. Par hasard, je suis à Paris ce jour-là. Je devais participer à une émission de France Inter sur Singapour. Et en passant saluer le service « Étranger » de France Info, pour qui je travaille depuis longtemps, un confrère m'a donné le contact presse du parquet. Par cette magnifique soirée d'été, alors que quelques touristes retardataires traînent encore dans la cour de la Sainte-Chapelle, je suis, de loin, une poignée de journalistes et autant de cameramans qui semblent connaître le chemin. Ils grimpent quatre à quatre les marches usées d'un vieil escalier de service du Palais de justice, l'escalier I, jusqu'au quatrième et dernier étage. Un dédale de couloirs mène à une salle trop petite pour l'occasion, qui manque de chaises et de tabourets pour tout le monde. C'est la salle de réunion du procureur.

Avant que le procureur adjoint Serge Mackowiak n'arrive, une assistante fait savoir qu'il ne prendra aucune question. Vraiment ? Quand, en Chine ou en Malaisie, une conférence de presse a lieu sans questions, on dénonce une atteinte flagrante à la liberté de la presse. Mais ici, en plein Palais de justice de Paris, sur un dossier qui passionne la terre entière, cela ne semble émouvoir personne. J'interroge mes confrères. On me répond « ça arrive » avec un haussement d'épaules. Puisque ce n'est finalement rien de plus qu'une lecture à laquelle se livre le procureur adjoint, je demande le texte

précis de la « dictée de presse » à la fin. « Nous ne donnons jamais les communiqués », m'indique, péremptoire, la même assistante. Je n'en reviens pas : pas de questions, pas de communiqué. Je lui demande si c'est pour être sûr que les journalistes fassent des erreurs ? Elle me répond que l'on peut toujours l'appeler pour vérifier. J'ai quitté la France il y a bientôt vingt-cinq ans ; je suis saisie à cet instant de ce qui doit être une crise subite de dépaysement.

Peu importe. L'information principale donnée ce soir-là est que le flaperon trouvé à La Réunion serait selon de « très fortes présomptions » celui du Boeing perdu de Malaysia Airlines. Soupirs dans la salle. Ne pouvait-on pas nous offrir une réponse plus claire ? C'est un « presque oui » qui laisse clairement entendre que les experts n'ont pas tous les éléments pour affirmer qu'il s'agit assurément d'un morceau de l'avion perdu.

La Malaisie prend de court la France et impose sa voix discordante au monde entier

Pourtant, une heure avant que le procureur adjoint n'annonce le résultat officiel de l'analyse préliminaire du flaperon, la Malaisie a déjà déclaré, elle, que le flaperon appartient bien au Boeing du vol MH370. Le coup était préparé de longue date : les agences de presse internationales présentes à Kuala Lumpur étaient prévenues depuis lundi que le Premier ministre, Najib Razak, ferait une annonce importante mercredi soir tard. Il est finalement 1 h 30 du matin en Malaisie quand, bafouant le protocole qui exige que la France, responsable de cette partie de l'enquête, en soit la voix officielle, faisant fi aussi de l'accord de communiquer « avec prudence » qu'avaient passé entre eux les participants aux analyses, le Premier

ministre en personne déclare explicitement que « tous les experts en France ont confirmé qu'il s'agissait bien d'une pièce du MH370 ». Il ajoute : « Nous avons à présent la preuve physique que, comme je l'avais annoncé le 24 mars l'an dernier [2014], le vol MH370 a bien fini dans l'océan Indien. » Ubuesque.

C'est une règle classique de la désinformation. La première information est la meilleure, la plus forte. Non seulement le cerveau est plus accueillant à l'égard d'une première information mais, de surcroît, il se l'approprie et s'y attache. Si l'on entend d'abord, de son voisin, qu'il va faire beau demain, puis de Météo France qu'il va faire mauvais demain, on aura quand même tendance à penser qu'il fera peut-être beau demain… Rien de plus contrariant, n'est-ce pas, que d'entendre une information qui contredit ce que l'on avait déjà entendu ou compris ? Même si la seconde information est de meilleure qualité que la première, le cerveau va naturellement la mettre en doute au bénéfice de la première. Le monde a ainsi d'abord entendu que c'était « assurément » un morceau de l'avion, ensuite que c'était « très probablement » un morceau de l'avion. Avantage à « assurément ».

Sans aucun scrupule, Malaysia Airlines emboîte le pas au Premier ministre malaisien et publie à son tour un communiqué tout aussi mensonger : « Malaysia Airlines aimerait adresser l'expression sincère de sa plus profonde peine aux familles et amis des passagers du vol MH370, suite à l'information selon laquelle le flaperon trouvé sur l'île de La Réunion le 29 juillet était bien celui du vol MH370. Ceci a été confirmé conjointement aujourd'hui par les autorités françaises, le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la Sécurité de l'Aviation civile, l'équipe d'enquête malaisienne, les représentants techniques de la République populaire de Chine et du Bureau australien de sécurité

des transports, à Toulouse, France, et ensuite annoncé par le Premier ministre de Malaisie, Dato' Seri Najib Tun Razak. »

En France, personne ne réagit aux déclarations de la Malaisie. Personne.

Et pour les familles, le coup est dur à encaisser. Que la France et la Malaisie n'aient pas réussi à dire la même chose attise la douleur et replonge toutes les familles dans l'agonie de l'incertitude. « Nous sommes affligés par l'annonce prématurée [de Najib Razak], déclare alors Jennifer Chong. Cette déclaration a créé colère et confusion pour les familles. Cela donne à nouveau plus de questions que de réponses, plus de confusion que d'assurances. »

Pour lever entièrement le doute dans l'esprit des familles, il faut absolument que ce flaperon soit formellement lié par une preuve irréfutable au Boeing numéro 28420, immatriculé 9M-MRO par Malaysia Airlines, le Boeing qui assurait le vol MH370 le 8 mars 2014. Les familles font confiance à la parole de la France et choisissent d'attendre le verdict français. Mais à l'exception des familles et des gens qui suivent l'affaire de près, le reste du monde a d'ores et déjà pratiquement accepté que le flaperon trouvé à La Réunion appartient bien au MH370.

Les principaux défauts du flaperon qui empêchent les experts d'être sûrs

Au lendemain de la conférence de presse parisienne, l'expert François Grangier explique aux deux familles françaises pourquoi les analyses n'ont pu conclure de manière certaine qu'il s'agissait bien d'une pièce de l'avion disparu. La rencontre a lieu cette fois dans le bureau du juge Gaudino, dans la fameuse galerie Saint-Éloi, cette

partie du Palais de justice placée sous haute sécurité nuit et jour car elle abrite le pôle antiterroriste. Premier défaut, hautement problématique : le flaperon retrouvé à La Réunion n'a plus sa plaque d'immatriculation, seule pièce qui aurait permis de l'identifier de manière certaine. Selon un expert consulté sur cette information, il est quasi impossible que cette pièce rivetée se soit détachée de son support par simple frottement de l'eau ou par oxydation. Il se peut néanmoins qu'elle n'ait été que collée, cela arrive dans certains cas. Mais ce n'est pas un bain d'eau de mer de seize mois qui pourrait dissoudre une colle conçue pour résister à d'innombrables changements de pression, de température et d'humidité. L'autre explication livrée pour expliquer l'absence de cette plaque est qu'elle ait pu être fixée sur une partie manquante du flaperon. Mais non, il circule sur les forums de MHistes des photos de l'emplacement où la plaque était, ou aurait dû être semble-t-il attachée… Ce sujet de la plaque manquante, collée ou rivetée, va à lui seul agiter pendant de longues semaines les passionnés de l'affaire. Et pour cause. Sans sa plaque d'identification, l'authenticité du flaperon peut être mise en doute.

Second problème : Malaysia Airlines a indiqué avoir effectué des réparations sur ce flaperon en septembre 2013. Or, les informations livrées au sujet de ces réparations, notamment certains dessins techniques, ne correspondent pas exactement à ce que constatent les experts sur la pièce lors du premier examen en laboratoire. Le *New York Times* écrit alors que ni Boeing ni le NTSB (équivalent américain du BEA français), qui ont vu le flaperon, ne sont convaincus de son appartenance au Boeing 28420 de Malaysia Airlines. Leurs experts réclament davantage d'analyses. « Leurs doutes sont basés sur le fait qu'une modification observée sur ce flaperon ne correspond pas précisément à ce à quoi on pouvait s'attendre d'après les livres de

maintenance », indique le grand journal américain, qui cite une source au sein de l'enquête, quoique non autorisée à parler ouvertement. « Il peut arriver que les livres de maintenance comportent des erreurs », m'indique l'ancien directeur du BEA, Jean-Paul Troadec.

J'appelle l'expert missionné, François Grangier, pour tenter d'avoir quelques précisions sur ces divers points. Il se fâche de mon appel. Comment ai-je trouvé son numéro ? C'est une enquête judiciaire, il lui est strictement interdit de communiquer… J'explique simplement que je vais devoir faire un papier avec les informations qu'il a données, lui, aux familles, et que je n'ai recueillies, moi, que de seconde main, avec d'évidents risques d'imprécisions. Cela lui est égal. Il n'a pas à m'aider. Il raccroche.

Toujours est-il que les deux manières les plus irréfutables d'identifier ce flaperon – plaque d'identification et concordance avec les travaux de maintenance – sont éliminées. Quant à la peinture de la pièce, contrairement à ce qui a été initialement avancé, elle ne va rien indiquer car ces parties de l'appareil ne sont pas personnalisées par les compagnies aériennes. La peinture est commune à des dizaines voire des centaines d'appareils de la même génération. Ce qui n'empêchera pas le ministre des Transports de Malaisie de déclarer sur CNN que « la tonalité de la peinture du flaperon correspond exactement à celle du MH370 ».

J'apprends donc que faute d'identifier le flaperon en tant que tel, les experts vont tenter d'en identifier les composants : il va falloir remonter au sous-traitant. Au bout de plusieurs entretiens avec des contacts qui en savent chacun un peu et m'en livrent, parfois péniblement, quelques bribes, je comprends que le sous-traitant est espagnol, qu'une douzaine de numéros ont été relevés sur des composants à l'intérieur du flaperon, et que ces numéros ont été

communiqués à Séville, avec l'espoir qu'un lien puisse être établi entre ces composants et le Boeing 28420 livré à Malaysia Airlines en 2002… Mais une fuite se répand assez vite dans l'entourage de l'enquête : il serait impossible pour le sous-traitant de confirmer quoi que ce soit. Cela semble à vrai dire assez logique. Quand un sous-traitant vend un piston, un vérin, une valve, une courroie, pourquoi demanderait-il à son acheteur ce qu'il va en faire, sur quel avion il a l'intention de le monter ? Le modèle de l'avion, certes ; mais l'identité précise de l'avion ? Cette procédure ne semble pas s'imposer. D'autant que Malaysia Airlines n'a pas souscrit au service de maintenance proposé par Boeing, qui garantirait un suivi beaucoup plus précis et scrupuleux. Mais je ne parviens pas à recouper cette information. En revanche, on me confirme que le « sous-traitant espagnol […] est en vacances ». Il va falloir attendre son retour. Ce que publie *Le Monde*. Cela vaut quelques réactions sarcastiques dans la presse anglo-saxonne. À juste titre. Cette « excuse », présentée aux familles par l'expert, est faible. On cherche semble-t-il à gagner du temps. Rares sont les gens du secteur qui croient qu'une société internationale de haute technologie, même localisée en Espagne et même en plein mois d'août, ne soit pas capable de trouver la personne qui, en quelques heures au grand maximum, puisse faire les recherches nécessaires afin de dire si, oui ou non, la société dispose d'un historique de ces pièces. Et, le cas échéant, quand, à qui, et surtout pour quel aéronef elles ont été vendues. D'ailleurs, la plaquette d'Airbus Defense Space, qui a repris l'entreprise Casa à Séville, indique *« round the clock availability »*, « disponibilité vingt-quatre heures sur vingt-quatre »… Certes, l'enquête passe par une commission rogatoire internationale (CRI). Ce ne sont donc plus des relations commerciales ou diplomatiques normales. Et, paradoxalement, cela peut aussi contribuer à compliquer, donc à ralentir les démarches.

En attendant les informations du sous-traitant, les experts se penchent plus avant sur le flaperon, le font flotter, en prélèvent les anatifes qui l'ont colonisé. Ces crustacés sont soumis à des analyses bio-marines censées déterminer leur âge, leur santé, et si possible leur origine et leur histoire. Si seulement les anatifes pouvaient décrire précisément sous quelle latitude et quelle longitude ils se sont accrochés, à la vie à la mort, à leur illustre flaperon, retrouver l'avion ne serait plus qu'une question de semaines…

À La Réunion et à Maurice, la chasse aux débris d'avion est ouverte

Parallèlement, les plages de La Réunion sont passées au peigne fin. Des bénévoles et des hordes de médias se joignent aux « équipes vertes » et aux forces de l'ordre mobilisées. À l'île Maurice comme à La Réunion, la chasse au débris d'avion est ouverte, grand ouverte. *Paris Match* propose à Ghyslain Wattrelos de lui offrir le voyage sur place. Il pourrait ainsi chercher lui-même sur les plages de La Réunion d'autres lambeaux de valise ou de carlingue, lui qui a perdu sa femme, sa fille et l'un de ses deux fils dans le vol. Il décline. L'indécence de certains médias le touche-t-elle encore ?

Même la petite île de Rodrigues, perdue à plus de 500 kilomètres à l'est de l'île Maurice, participe à l'effort régional. Deux bouteilles d'eau, qui portent « des inscriptions asiatiques », dont une de la marque malaisienne Cactus, y sont ramassées lors d'une patrouille dans la région d'Anse-Bouteille et Trou-d'Argent. Selon les envoyées spéciales de BFMTV à La Réunion, on a aussi retrouvé « des chaussures faites au Vietnam et des bouteilles fabriquées en Malaisie[4] ».

Les commissariats de l'île, assaillis par l'abondant butin de cette vaste chasse au trésor, s'inquiètent de devenir les décharges provisoires de tous les déchets de plage de l'île. Au bout d'une semaine, le préfet de La Réunion indique que plus de 80 objets ont été récupérés : théière écrabouillée, hochets, pièce de voilier, flip-flop *made in China*, poupée en plastique du chanteur coréen Psy… Non sans humour, le journal en ligne de l'île, Clicanoo.re, publie la photo d'une carcasse de voiture avec ce titre : « Ceci n'est pas un débris du MH370 ». Autant dire que les indices se multiplient.

Des recherches aériennes sont également entreprises. Un Casa[5] de La Réunion survole de manière systématique une vaste zone de mer. Si son équipage repère quelque chose, hélicoptère et bateaux prendront la relève. L'île Maurice aussi déploie des patrouilles aériennes au large de ses côtes. Mais personne ne trouve rien de crédible.

Personne, sauf l'équipe malaisienne. Envoyée à La Réunion pour participer aux recherches sur le terrain, elle trouve, à peine arrivée, « de nombreux débris d'avion ». L'information est immédiatement relayée par le très affirmatif ministre malaisien des Transports, Liow Tiong Lai. À l'inverse de son prédécesseur, Hishammuddin Hussein, alias « Non-Non », qui avait tendance à toujours tout nier, on serait tenté d'appeler celui-ci « Oui-Oui ». Il est tellement affirmatif qu'il est même capable de faire des déclarations ne reposant sur rien. Le jeudi 6 août, après avoir donné une conférence de presse pour annoncer les fameuses découvertes « de nombreux débris d'avion » par les « experts malaisiens », annonces reprises dans la presse du monde entier, Liow Tiong Lai répète sur CNN que ses équipes ont trouvé des morceaux de hublots et de sièges d'avion. Il ne peut pas garantir qu'il s'agisse de morceaux du MH370 mais, ce qui est sûr et certain, c'est que ce sont des pièces d'avion. Le journaliste Andrew Stevens,

clairement dubitatif, lui demande comment il peut en être si sûr. Et « Oui-Oui » de lui affirmer que ses hommes sur le terrain sont de « vrais experts ». S'ils disent que c'est une pièce d'avion, c'est qu'ils savent. Le ministre ajoute que « les pièces ont été transmises à la police militaire locale pour expertise ». La gendarmerie française, interrogée ensuite par l'AFP et par AP[6], affirme pourtant n'être au courant d'aucune pièce d'avion remise par l'équipe malaisienne. D'ailleurs, de toute la collection de déchets récupérés durant cet exercice, la seule pièce qui aurait pu, un très court instant et par une nuit sans lune, passer pour un hublot d'avion, était… une base de machine à coudre en plastique jauni. Quant « aux coussins de sièges d'avion », peut-être n'était-ce finalement que de la bourre de noix de coco[7] ? La ressemblance est trompeuse… Au temps pour l'expertise aéronautique malaisienne.

Un débris numéro deux ?

Arnaud Andrieu est photoreporter à La Réunion. Dix jours après la découverte du flaperon, le 8 août, il se rend sur la plage Saint-André, déserte – l'excitation est vite retombée. « C'était comme toujours plein de détritus, des pièces déposées là par les riverains ou par l'océan », se souvient-il. Des pneus, un siège auto, des carcasses de voitures, un vieux vélo, des jouets… Il repère néanmoins et photographie une grande pièce en mousse orange foncé, d'un peu moins d'un mètre de large par environ deux mètres de long, avec des traces de brûlures côté mousse. L'autre côté est une espèce de linoléum noir qui ressemble à du revêtement de sol technique. Un morceau de couloir d'avion ? La pièce n'est pas très lourde, il la retourne aisément. Un hélicoptère de la gendarmerie survole la zone.

Une patrouille de police arrive en Land Rover Defender. Alors qu'ils découvrent la pièce à leur tour, les policiers lui expliquent qu'ils ont été briefés pour trier les objets trouvés. Ils cherchent de grandes pièces susceptibles de flotter. Et les fixations blanches avec crochets noirs sur la tranche de cette pièce lui donnent un caractère technique qui, d'après leurs fraîches connaissances, pourrait correspondre à une pièce d'avion. Ils l'emportent. Deux jours après, *Le Quotidien de La Réunion* annonce qu'une patrouille de police aurait découvert le 8 août « un nouvel élément pris au sérieux », envoyé à Toulouse pour des analyses. Quand Arnaud Andrieu appelle (le 10 août) le commandant Fouquet, de la BGTA, responsable des recherches, on lui répond que celui-ci est « en congés »… Le reporter garde de ces opérations une étrange impression : ni la police, ni la gendarmerie, ni l'armée de l'air ne lâchaient la moindre information à la presse. En même temps, les moyens mis en place pour effectuer des recherches dignes de ce nom paraissaient insuffisants… Le 10 août, il tweete : « Journée de merde. Personne sur la côte. Aucune transparence des autorités. Censure ? » En fait, ce second débris ne sera jamais officiellement mentionné. Et, comme pour le flaperon, plusieurs mois plus tard, aucune analyse, aucune information précise ne sera rendue publique.

L'Australie déstabilisée par l'apparition miraculeuse du flaperon

L'Australie est de toute évidence prise de court par l'apparition du flaperon à La Réunion. Le fait que le « plus vaste exercice de recherches de tous les temps », placé sous sa direction, ne soit pas parvenu à localiser, seize mois après les faits, ni l'épave au fond de

l'eau, ni même un seul débris en surface, a déjà fortement mis à mal la crédibilité de son opération. Mais les études de dérive et de dispersion des débris proposées par les scientifiques australiens à la suite de la perte de l'avion n'ont jamais inclus La Réunion…

Dans les heures qui suivent l'annonce de l'existence du flaperon, le Premier ministre Tony Abbott, sans même attendre de savoir s'il s'agit ou non d'un morceau du MH370, déclare que cela « prouve bien » que les recherches australiennes ont lieu depuis le début au bon endroit. Ah bon ? La plupart des modèles de dérive rendus publics jusqu'à présent n'incluaient pourtant pas La Réunion. Huit mois plus tôt, c'est en Indonésie que Peter Foley[8], le responsable des recherches australiennes du MH370, pensait retrouver des débris. « Quelque chose va arriver sur terre, quelque part, le plus probablement sur [l'île de] Sumatra. On a déjà eu beaucoup de gens qui ont remis des choses à la police locale », déclarait-il fin novembre 2014. Tony Abbott lui-même avait pourtant affirmé, le 28 avril 2014 : « Il faut maintenant que je vous dise qu'il est hautement improbable que l'on retrouve un jour le moindre débris en surface. Au point où nous en sommes, cinquante-deux jours après le crash, la plupart des débris se seront gorgés d'eau et auront coulé. » Cette idée avait ensuite été reprise par d'autres « experts » pour tenter d'expliquer l'inexplicable absence de débris. Après cinquante-deux jours dans la mer, plus rien ne flotte. Mais depuis l'apparition du flaperon, il est somme toute redevenu possible de flotter non plus seulement cinquante-deux jours, mais même cinq cent quinze jours.

L'Australie se lance alors à toute allure dans un exercice assez acrobatique de rattrapage. « Nous étions [justement] en cours de publication d'un modèle révisé de dérive des débris quand le flaperon est apparu à La Réunion », déclare le directeur de l'ATSB, Martin Dolan. Le bureau publie le 4 août son tout dernier modèle de dérive,

qui – heureux hasard – montre qu'il était en fait prévisible que des débris s'échouent à quelques centaines de kilomètres de La Réunion. Et en ajoutant quelques degrés d'angle de dérive ou en changeant un peu l'effet du vent, on finit par faire arriver les débris à La Réunion.

Dans les semaines qui avaient suivi la perte de l'avion, sachant que la France possède plusieurs îles dans le sud-ouest de l'océan Indien[9], j'avais appelé à tout hasard le bureau des Terres australes et antarctiques françaises, basé à La Réunion. À 2 500 kilomètres au sud-ouest de Perth, on se rapprochait notamment des îles de Saint-Paul et de Nouvelle-Amsterdam. Une alerte d'observation avait-elle été donnée dans ces îles ? La France se préparait-elle à participer aux recherches ou à servir de base, s'il s'avérait que l'avion était tombé plus à l'ouest ? « Notre zone attitrée de SAR se limite au sud-ouest de l'océan Indien », m'avait indiqué au téléphone le suppléant du chef de district. Quant aux recherches éventuelles, le navire *Marion-Dufresne*, alors en rotation de ravitaillement entre les îles Kerguelen et Saint-Paul, n'avait pas reçu de consignes particulières. En 1997, j'avais passé une soirée inoubliable en compagnie de paléo-climatologues français dans le mess du *Marion-Dufresne*, lors d'une escale du navire océanographique à Christchurch, en Nouvelle-Zélande. On m'y avait fait un exposé formidable et globalement incompréhensible qui remontait à la nuit des temps, à partir de sédiments prélevés dans la calotte glaciaire[10]… Mais à part quelques nouvelles du *Marion-Dufresne*, de la santé du grand albatros et de l'état des colonies d'otaries de la Nouvelle-Amsterdam, mon appel m'apprit surtout que la France ne se sentait pas du tout concernée par les recherches en cours. « D'ailleurs, si l'avion est tombé plus au sud, donc plus près de nos terres australes, le courant dominant à ces latitudes sud va pousser les débris vers l'est, ils passeront même peut-être en dessous de l'Australie. Il est donc assez peu probable de voir arriver quoi que

ce soit du côté de chez nous », avait prédit mon interlocuteur. Selon cette logique, il est donc encore moins probable de voir arriver quoi que ce soit à La Réunion.

Pour plusieurs scientifiques, l'échouage du flaperon à La Réunion est bel et bien problématique

Le 24 août 2015, Metron Scientific Solutions, grand consultant américain, envoie un mémo à la communauté scientifique qui suit le dossier. Ses calculs et sa méthode[11] sont expliqués au fil de seize pages d'équations pleines de symboles mathématiques qui me rappellent mes pires heures de cours en classe préparatoire : des fonctions, des racines carrées, des logarithmes, des intégrales, des deltas et des cosinus… Je passe directement à la conclusion, où les auteurs affirment que la zone de crash de l'avion a « dix fois plus de chance » d'être située nettement plus au nord de la zone actuelle de recherches. Voilà qui va agacer l'Australie.

Quelques jours plus tard, c'est le très réputé institut national allemand de recherche maritime Geomar, à Kiel, qui lance un nouveau pavé dans la mare. Geomar suggère aussi, mais avec ses propres arguments, que l'avion est sans doute tombé à plusieurs milliers de kilomètres au nord-est des recherches actuelles[12]. Jonathan Durgadoo, l'un des auteurs de l'étude, me détaille au téléphone sa démarche scientifique. « J'ai virtuellement largué deux millions d'échantillons-débris là où est arrivé le flaperon et j'ai regardé d'où ils pouvaient arriver… » Non seulement à peine un quart des « débris » arrivent virtuellement de l'est de l'océan Indien, mais surtout, une infime partie arrive du septième arc, zone de chute de l'appareil cohérente avec les signaux Inmarsat. Pire, pas un seul

des échantillons n'arrive de la partie du septième arc sur laquelle ont lieu les recherches actuelles. Cela fait deux mises en cause sérieuses de la zone de recherches sur laquelle s'acharne l'Australie… J'entends néanmoins beaucoup dire que l'étude des dérives océanographiques reste une science assez approximative. Pas aussi approximative qu'une prédiction de *bomoh*[13], mais à prendre tout de même avec précaution…

Par ailleurs, si l'Australie avait plutôt eu tendance, jusque-là, à promouvoir l'idée qu'il se pourrait que l'on ne retrouve jamais rien, un autre institut scientifique, australien celui-là, le CSIRO (Organisme de recherche industrielle et scientifique), publie le 4 août également une étude prouvant qu'il est normal qu'il y ait des débris après un crash en mer. En voilà un scoop ! Cette étude cite quatre cas parmi les plus célèbres. Silk Air 185 (19 décembre 1997)[14], Adam Air 574 (1er janvier 2007)[15], Air France 447 (1er juin 2009)[16], et Air Asia 8501 (28 décembre 2014)[17]. Mais la démonstration n'est guère convaincante : ces exemples illustrent surtout le fait que l'on n'a encore jamais retrouvé un aussi gros débris, aussi longtemps après le crash, aussi loin du lieu estimé de l'impact avec la mer… Ces exemples soulignent en fait plutôt la singularité du cas « flaperon ».

La Réunion est en effet à environ 2 200 milles nautiques (4 000 kilomètres) du septième arc. Si le débris avait eu un petit moteur et un pilote automatique, il aurait dû parcourir tous les jours plus de 7 kilomètres en ligne droite vers La Réunion pour arriver sur la plage de Saint-André ce fameux 29 juillet 2015. Outre les caprices des courants, des vents, l'impact des vagues et de la houle parfois déferlante, il aurait aussi essuyé de nombreuses tempêtes. « Ce qui est très étonnant, c'est qu'il y ait encore une pièce pareille qui flotte aussi longtemps après. Ça, c'est vraiment très étonnant », déclare

Jean-Paul Troadec sur le plateau de l'émission « C dans l'air[18] ». On est donc à nouveau dans le jamais-vu.

J'ai rendez-vous avec Jean-Paul Troadec au port du Château, à Brest, quelques heures après l'arrivée triomphale de la réplique de *L'Hermione*[19] de retour de New York. Je n'ai pas revu l'ancien directeur du BEA depuis sa première mission en Malaisie, en mars 2014. Cette affaire l'intrigue, comme beaucoup d'experts aéronautiques, et il suit de loin les cercles les plus sérieux qui planchent sur la question. Il est de ceux qui ont dit dès le début de l'épisode du flaperon qu'il ne fallait pas s'attendre à ce que cette pièce dévoile le fin mot de l'histoire. Tout au plus le mot de la fin de l'histoire… Lors des recherches de l'AF447, les calculs de « rétrodérive » effectués avaient mené les enquêteurs très loin du lieu du crash et leur avaient fait perdre plusieurs mois ainsi que beaucoup d'argent. Le flaperon pourrait toutefois livrer une idée plus précise des derniers instants du vol, la nature du choc final : *kiss landing*[20], crash en piqué, explosion ?

La taille et le bon état du flaperon peuvent en fait servir à accréditer deux scénarios presque opposés. Si l'avion est tombé à très grande vitesse (environ 900 km/h), les appendices ont pu se décrocher dans la chute et heurter l'eau avec beaucoup moins de force. C'est le scénario jugé le plus probable par l'Independent Group. La déchirure du flaperon est par ailleurs conforme à l'arrachage de certains appendices qui aurait eu lieu au cours d'une chute en quasi-piqué, que Mike Exner, membre de l'IG, a reproduite en simulateur. Parmi tous les gens qui connaissent l'océan Indien et l'aviation, personne n'imagine concevable le scénario de l'amerrissage, selon lequel l'avion aurait réussi à se poser dans l'océan comme sur l'Hudson River[21]. « Il est impossible d'imaginer que le pilote puisse choisir sa vague comme un surfer pour amerrir en parallèle de la

houle », m'affirme un pilote de chasse familier des appontages[22]. Pour un avion de cette taille-là, l'eau est comme du ciment. Il explose forcément lors de l'impact.

La Malaisie tente néanmoins de mettre en avant le scénario irréaliste d'un amerrissage en douceur, faisant dire à un « expert en communications satellite » dénommé Zaaim Redha Abdul Rahman que le flaperon « prouve que l'avion est tombé d'un bloc au fond de l'eau ». Hormis cet article, traduit dans de nombreuses langues par l'agence de presse officielle de Malaisie, Bernama, je ne retrouve ailleurs aucune autre « expertise » du même homme. Mais je vois dans ce message parachuté par le gouvernement une façon de préparer l'opinion à ce qu'il n'y ait plus jamais aucun autre débris. Une manière aussi de répondre à ceux qui disent : s'il y a un débris dans cet état-là, seize mois plus tard, il doit forcément y avoir d'autres débris, sur d'autres plages… Eh bien non, justement, il se peut que ce soit le seul et unique débris, si le reste de l'avion est tombé d'un bloc, comme l'a dit l'« expert en communications satellite » !

Jeudi 3 septembre 2015 : soudaine confirmation « avec certitude »

Alors que rien ne filtre des analyses en cours à Toulouse tout au long du mois d'août, les choses se précipitent début septembre. L'enchaînement est cadencé comme une descente de singes sur un dépôt de poubelles dans un faubourg de Kuala Lumpur.

Lundi 31 août et mardi 1er septembre 2015. Le ministre français de la Défense, Jean-Yves Le Drian, est en Malaisie pour « présenter son offre complète de dix-huit Rafale ». Il rencontre son homologue

Hishammuddin Hussein, alias « Non-Non », qui depuis un peu plus d'un an n'a plus que le portefeuille de la Défense. Jean-Yves Le Drian indique que le Rafale a été un sujet de discussion parmi d'autres, dans le cadre de la « large coopération » avec ce « partenaire stratégique » de la France en Asie du Sud-Est qu'est la Malaisie. Le ministre français évoque « les sous-marins, les corvettes, les avions… ». Aucun des deux hommes politiques ne mentionne ni le vol MH370, ni les quatre citoyens français portés disparus, ni le flaperon en cours d'analyse en France, ni bien sûr le fait que la France et la Malaisie n'ont toujours pas accordé leurs discours sur l'appartenance du flaperon à l'avion perdu. Tiens, justement, ne serait-il pas grand temps que la France dise enfin comme la Malaisie ?

Mercredi 2 septembre 2015. Les familles rencontrent à nouveau l'expert missionné, dans le bureau du juge, à Paris. Elles apprennent que les analyses bio-marines sont terminées. Que les anatifes ont « au moins un an » et que ces petites bêtes ne survivent que dans des eaux de plus de 18 °C : rien d'incompatible avec le lieu et la date présumés du crash. Le juge indique aussi son intention de se rendre le lendemain même à Séville, en Espagne, chez le constructeur sous-traitant, ADS-SAU, plus communément connu des gens du métier sous son ancien nom, Casa.

Jeudi 3 septembre 2015. Le juge et son expert partent pour Séville. Le seul vol du matin arrive à 11 h 55. Les installations d'ADS-SAU sont sur la zone de l'aéroport Séville-San Pablo. Cela tombe bien car il y a, semble-t-il, urgence du côté français. Il se trouve que le technicien d'ADS-SAU, auditionné par les deux Français, dispose précisément de l'information minimale dont ils ont besoin. Il est en mesure de confirmer que l'un des douze numéros relevés à l'intérieur du flaperon, et préalablement transmis à ADS-SAU, peut être

formellement associé au numéro de série du flaperon du Boeing WB-175, lequel est bien le Boeing 28420, lequel est bien le Boeing vendu à Malaysia Airlines en 2002 et immatriculé 9M-MRO.

Si un seul numéro des douze transmis a pu être associé à cet avion-là, on pourrait se demander *quid* des onze autres ? Mais dans ces circonstances, peu importe les onze autres. Ce qui compte pour le moment, c'est qu'il y ait un lien. Un lien ténu, certes. Mais un lien est établi. Le juge est satisfait. Il n'a pas besoin de plus.

Dans les minutes qui suivent cette réunion, sans prendre le temps de rentrer à Paris, le juge prévient le parquet de Paris, qui prépare un communiqué à toute vitesse. Il est publié le jour même, en milieu d'après-midi. Le juge et l'expert sont encore en Espagne quand le « urgent » de l'AFP sonne dans toutes les grandes rédactions de la planète.

« Ainsi, il est aujourd'hui possible d'affirmer avec certitude que le flaperon découvert à La Réunion le 29 juillet 2015 correspond à celui du vol MH370 », indique le parquet de Paris dans son communiqué, partiellement repris par l'AFP. Les médias ne retiendront que deux mots de cette dépêche : « avec certitude ».

Le communiqué du parquet a pourtant pris quelques libertés avec la réalité. Il indique que les analyses ont permis de relever (au moyen d'un endoscope) trois numéros à l'intérieur du flaperon : « La communication immédiate des données relatives aux commandes et fabrication des pièces de l'aéronef, explicitée par l'audition d'un technicien de la société ADS-SAU, permet d'associer formellement l'un des *trois* [c'est moi qui souligne] numéros relevés à l'intérieur du flaperon au numéro de série du flaperon du Boeing 777 du vol MH370. » L'expert avait pourtant clairement indiqué aux familles, au début de l'enquête, que *douze* numéros de composants avaient été identifiés à l'intérieur du flaperon et envoyés au sous-traitant. Et une

autre source-clé au sein de l'enquête m'a confirmé que c'était bien douze numéros de série, et non trois, qui ont été transmis à l'Espagne.

Certes, s'il avait fallu expliquer qu'un seul des douze numéros « relevés au moyen d'un endoscope au sein du flaperon » correspondait au MH370, cette précieuse « certitude » aurait pu sembler… fragile. « Un sur trois » passe mieux que « un sur douze », c'est indéniable. D'ailleurs, personne ne s'est inquiété des deux autres numéros. Au fond, douze peut bien devenir trois, dès lors que le flaperon de La Réunion est bien le flaperon du MH370. Depuis le début, le plus gros défaut de cette affaire, sa caractéristique la plus aberrante, c'est l'absence de débris. Ce débris arrange donc tout le monde, à commencer par la Malaisie. Il va aider à clôturer ce dossier qui refusait obstinément de se fermer.

Vendredi 4 septembre. Tout est ainsi en ordre pour la rencontre des familles avec le président François Hollande, à midi, au palais de l'Élysée. Le président connaît très bien le dossier. Il écoute attentivement les uns et les autres. Il séduit ses visiteurs par ses qualités humaines. Le président demande au directeur du BEA, Rémi Jouty, qui a succédé à Jean-Paul Troadec et qui participe à la rencontre, de transmettre aux familles, si tant est qu'il existe, le rapport de la mission du BEA en Malaisie en mars 2014. Il accepte aussi de leur organiser une rencontre avec Bernard Bajolet, le directeur de la DGSE (Direction générale de la sécurité extérieure). Et il annonce son intention de se rendre en Malaisie en 2016, créant un petit effet de surprise-panique parmi son staff, qui n'a pas l'air au courant.

Conformément à la promesse du président de la République, les membres des familles rencontrent Bernard Bajolet, vendredi 9 octobre 2015. Le patron de la DGSE a la réputation d'être « en

direct » avec le président, au point d'oublier parfois de tenir informé son ministre de tutelle[23]. Cela n'empêchera pas cette rencontre de constituer une énième déception pour les familles. L'homme censé tout voir et tout entendre « ne sait rien ». « Non, vraiment rien… » À l'exception de deux revendications terroristes dont les familles n'ont jamais entendu parler mais qui, de toute façon, n'ont pas été prises au sérieux par les services secrets français. L'une émanait d'un groupe indonésien qui, selon la DGSE, n'avait pas les moyens d'une telle opération et ne l'avait d'ailleurs pas revendiquée sur son site. L'autre venait d'un groupe ouïgour[24] inconnu. Bref, le patron des services secrets n'a aucune piste depuis les premières recherches : rien d'anormal parmi les passagers. Impossible de prendre contrôle à distance d'un appareil. Impensable qu'un agent de la DGSE ait pu parler à Ghyslain Wattrelos d'une implication américaine dans cette affaire. « Il ne faut pas croire ce que l'on vous dit. Les gens d'ici ne parlent pas », répond le chef des agents secrets.

« Quand on ne veut pas danser, on dit que la terre est mouillée », dit un proverbe malais.

Comme on l'a vu plus tôt, la France marche sur des œufs de tortue avec la Malaisie. Est-ce à cause du scandale des sous-marins qui refuse de se faire oublier, est-ce à cause de l'appel d'offres des dix-huit Rafale en cours, est-ce encore pour d'autres bonnes raisons dont le public n'a pas idée ? Toujours est-il que ce dossier est désormais considéré « sensible ». Mais à quel titre ?

Le groupe des familles, qui ne s'attendait pas à des révélations, quitte pourtant la « Piscine » plus convaincu que jamais que l'État français n'a aucune intention de les aider dans leur quête de vérité.

Alors que l'absence de transparence est le défaut majeur de cette affaire depuis le début, l'épisode français n'a finalement rien arrangé. La France, qui aurait pu faire montre de l'efficacité de son expertise

technique en exposant ouvertement ne serait-ce qu'une partie de ses analyses, a préféré s'isoler derrière un mur de secret. Qu'elle ne soit pas obligée de communiquer en vertu du statut « judiciaire » et « antiterroriste » de son enquête ne veut pas dire que cela lui soit interdit, ni même que ce ne soit pas dans son intérêt. Mais qui connaît l'intérêt de la France dans cette affaire ?

Et si le flaperon avait été déposé là, en « costume de débris manquant » ?

Sur le blog du journaliste américain Jeff Wise[25], un long article apparaît début octobre 2015, citant les travaux et les interviews de plusieurs scientifiques spécialistes des anatifes (*Lepas anatifera*)[26]. Il pointe vers la possibilité que cette pièce ait pu être préparée pour fournir au dossier son « débris manquant ».

D'abord, les deux biologistes marins interrogés estiment, d'après photos, que la colonie d'anatifes observée sur le flaperon a « entre quelques semaines et quelques mois », en tout cas « moins de six mois ». Ils devraient pourtant avoir une taille correspondant environ à l'âge de seize mois, puisque l'avion est tombé dans l'océan Indien le 8 mars 2014. Selon ces biologistes, les larves d'anatifes, omniprésentes dans les océans, s'accrochent très rapidement sur le premier débris flottant qui passe. Ils sont donc trop petits pour leur âge officiel. Ensuite, leur répartition tout autour du flaperon impose que la flaperon ait été entièrement submergé car ces crustacés ne vivent qu'à plusieurs centimètres au-dessous du niveau de l'eau. Pourtant, ce flaperon a bel et bien dû flotter, pour parcourir ses milliers de milles nautiques… Selon l'expert François Grangier[27], le flaperon a flotté « un peu en dessous de la surface de l'eau ». Or, cet

« état » de flottabilité neutre en dessous de la surface de l'eau est non seulement très délicat à atteindre, mais il est également éphémère : à la première grosse vague qui fait descendre le flaperon de force, un peu plus bas que son niveau d'équilibre, sa flottabilité diminue et ne lui permet plus de remonter en surface[28]. Autrement dit, il n'y a aucun scénario qui puisse faire cohabiter harmonieusement la colonisation des anatifes observée sur le flaperon et les lois physiques d'hydrodynamisme et de flottabilité d'un corps immergé.

Les anatifes sont finalement des témoins bien plus bavards qu'on aurait pu le penser. Si ces spécialistes ont raison, ces crustacés sont même des témoins fort embarrassants. L'hypothèse avancée par Jeff Wise, selon laquelle ce flaperon aurait effectivement été « posé » là, ouvre à elle seule une nouvelle boîte de Pandore.

On comprend facilement l'intérêt de la Malaisie et même de l'enquête à avoir enfin son « débris manquant » : permettre aux familles de commencer leur deuil et conforter la version officielle du crash dans l'océan Indien. N'est-il jamais arrivé dans l'histoire de l'humanité que des preuves soient fabriquées afin de hâter un procès ou une enquête ?

Mais pour fabriquer un tel scénario, il n'y a que deux solutions : soit avoir recours à un autre flaperon de Boeing 777, soit disposer du vrai flaperon du MH370 sans l'avoir avoué, et dans les deux cas le faire apparaître de la manière la plus naturelle possible.

Tout le monde a entendu, dès l'apparition du flaperon, la démonstration par défaut qui prouvait, « même sans preuve », que cette pièce « devait » être une partie de l'avion disparu : c'est un flaperon de Boeing 777, or il ne manque qu'un Boeing 777 à l'appel, celui du vol MH370, donc ce ne peut être que le Boeing 777 du vol MH370. Mais voilà encore un syllogisme faux… Les avions et leurs pièces détachées ne sont pas aussi parfaitement répertoriés et suivis

qu'on l'entend. D'ailleurs, début décembre 2015, l'aéroport de Kuala Lumpur a passé une annonce dans le quotidien malaisien *The Star* demandant au propriétaire des trois Boeing 747 abandonnés depuis plusieurs années sur le tarmac de Kuala Lumpur de bien vouloir les réclamer, faute de quoi il en disposerait. La nouvelle a suscité un certain nombre d'articles sarcastiques : « Qui a perdu trois Boeing 747 ? » ; « Le propriétaire des trois Boeing 747 oubliés à Kuala Lumpur est prié de venir les récupérer », etc.

Comme l'explique un article du *Monde* datant de 2008[29], « depuis une dizaine d'années, Boeing et Airbus "déconstruisent" plutôt que "détruisent" leurs avions en fin de vie ». Le recyclage « est en passe de devenir une spécialité professionnelle à part entière », écrit le président de Boeing France, Yves Galland, dans *Révolution aéronautique, le défi de l'environnement*, ouvrage publié en 2008[30] et cité dans cet article. « Pas moins de 6 000 avions, selon Airbus, vont arriver en fin de vie dans les vingt prochaines années. Les prévisions de Boeing sur la même période sont supérieures : 7 000 à 8 500 appareils vont être mis hors-service. » Il s'agit pour les avionneurs de limiter le développement d'un marché noir de pièces détachées, ajoute l'article.

Les avionneurs désossent donc leurs avions et en recyclent une grande partie. Chaque année, plusieurs centaines de Boeing, parmi lesquels plusieurs Boeing 777, arrivent en fin de vie et sont « déconstruits plutôt que détruits ». Il n'est donc pas physiquement impossible de disposer d'un flaperon postiche. Qui plus est dans le cas des Boeing 777 de MAS, dont on a vu qu'un grand nombre avait été mis à la retraite anticipée voire au rebut.

Si le flaperon trouvé venait d'un autre Boeing 777 (certains MHistes ont même imaginé qu'il aurait pu être récupéré dans les débris de MH17, tombé en Ukraine), « on » aurait pris soin de lui

enlever sa plaque d'immatriculation – élémentaire –, mais « on » aurait négligé de lui faire subir les réparations que Malaysia Airlines avait faites sur son flaperon… Resterait à expliquer comment l'un des douze numéros d'une pièce détachée à l'intérieur de cet « autre » flaperon ait pu correspondre à une commande de Malaysia Airlines soi-disant précisément destinée à l'avion du vol MH370.

J'ai vu les documents confidentiels grâce auxquels le juge français a pu affirmer « avec certitude » que le flaperon trouvé sur l'île de La Réunion « correspondait à celui du MH370 ». Ils ne sont pas entièrement convaincants. Passons sur le fait que le flaperon a été trouvé le 29 juillet 2015 et non le 31 juillet 2015, comme indiqué sur ce document pourtant des plus officiels. Ce qui me surprend le plus c'est que, sur le seul document qui semble lier le numéro de série du composant identifié (3FZG81) au numéro de flaperon RH405 (destiné au Boeing MSN 404), le numéro déterminant est écrit à la main. En outre, un autre document fait référence au « flaperon numéro 404 » (qui est le numéro de série de l'avion mais pas celui du flaperon). Or, selon la table des correspondances incluse dans le dossier, le flaperon droit 404 était destiné au Boeing MSN 400 et non au Boeing MSN 404. Encore une erreur, donc ? Les experts ont confondu le numéro du flaperon avec le numéro du Boeing… Enfin, puisque le document indiquant le numéro de série du composant du flaperon – censé appartenir au MH370 – en comportait cinq autres (également inscrits à la main et numérotés), pourquoi n'a-t-on pas cherché à confirmer leur appartenance au débris trouvé sur la plage de La Réunion ? Tout cela semble pour le moins bâclé et bouclé à la hâte.

Est-il concevable, même dans les entreprises les plus respectables, qu'il faille rendre un petit service à un gros client ou à un grand pays, au gré d'une petite confusion sur une ligne de commande ou un

numéro de série qui aboutirait au résultat attendu sans compromis de sécurité ou de réputation pour l'entreprise ? La réponse à cette question varie largement d'un interlocuteur à l'autre… De : « Jamais de la vie, c'est hors de question ! Nous avons des procédures très strictes », jusqu'au : « Mais bien sûr, qu'est-ce que vous croyez ? Que les gens de l'aéronautique sont des enfants de chœur ? » Moi, je ne crois rien, je pose des questions…

L'autre option dans le scénario du flaperon « déposé sur la plage » est que les maîtres d'œuvre de cette mise en scène aient pu être en possession du « vrai » flaperon du MH370, qui aurait simplement subi un tout autre sort que celui de la version officielle. Si l'avion et la plupart de ses pièces ont été récupérés d'une manière ou d'une autre, à la suite d'un crash localisé ou d'un détournement contrôlé, il fallait alors simplement lui fabriquer une vraisemblance de flaperon voyageur, en le trempant dans l'eau de mer et en le laissant entièrement submergé, quelques semaines ou quelques mois, le temps qu'il soit recouvert d'une colonie crédible d'anatifes, puis le déposer incidemment, de nuit de préférence, sur la plage d'un pays capable de s'en occuper de manière crédible, tout en ne trahissant rien d'une éventuelle version plus compliquée des choses. Et là, l'histoire devient sérieusement sulfureuse.

Malgré les semaines qui s'écoulent, les experts français ne publient pas la moindre de leurs analyses. Six mois après cette découverte « miraculeuse », ni les parties civiles de l'enquête, ni les autres familles, ni le public n'ont eu accès à ce débris traité avec le plus haut degré de secret. On ne connaît même pas sa taille exacte ou son poids, ce que réclamaient les nombreux MHistes souhaitant intégrer ces éléments dans leurs propres modèles de rétrodérive. Ils ont dû se contenter des multiples photos de très bonne qualité qui circulent. La France ne fera pas une seule conférence de presse

autour de cette pièce. Jamais les experts sollicités n'ont été identifiés ni disponibles pour répondre à toutes les questions passionnantes que l'on est en droit de se poser au sujet de cet élément.

J'apprends aussi qu'une étude de rétrodérive avait été commandée à Météo France. Pourquoi n'en a-t-on jamais connu les résultats ? Sont-ils cohérents ou non avec la zone actuelle de recherches ? Cette pièce devait aussi permettre de mieux comprendre les derniers instants de l'avion et la nature de sa chute : explosion à l'impact, désintégration de l'appareil pendant sa chute, descente lente en planning après l'extinction des moteurs… Ces analyses sont déterminantes pour affiner la zone de recherches. Pourtant, quand les Australiens vont annoncer en décembre 2015 leur nouvelle stratégie de recherches, quatre mois après la découverte du flaperon, ils ne mentionneront pas une seule fois le seul débris retrouvé du MH370.

Tout cela laisse songeur. Ce flaperon n'aura finalement servi à rien, sauf à confondre encore davantage les esprits en posant bien plus de questions qu'il n'apporte de réponses. Il n'a même pas rempli sa mission première, à savoir convaincre l'opinion publique que le MH370 s'est bien abîmé dans l'océan Indien. Les familles, tout du moins, n'y croient pas.

Illustration du fait que le flaperon n'a pas réussi à convaincre : le 10 octobre 2015, un peu plus d'un mois après la fameuse confirmation française « avec certitude » que le flaperon était un morceau intégral du MH370, la chaîne télévisée malaisienne AstroAwani annonce qu'un avion aux couleurs de Malaysia Airlines, avec des restes humains et un squelette de pilote encore attaché à son siège dans le cockpit, aurait été découvert par des Malaisiens qui chassaient sur l'île de Subgay, dans la région de Tawi Tawi, dans le sud des Philippines… Une main courante a été déposée par un certain Jamil Omar, électricien d'une quarantaine d'années, au poste

de police de Sandakan, au Sabah, sur l'île de Bornéo. Son neveu aurait fait cette découverte macabre alors qu'il chassait des oiseaux à la lisière de la jungle. Le plus étrange, dans cette nouvelle que personne ne parvient à vérifier indépendamment mais qui se déforme au fil des jours, c'est que des dizaines de médias la reprennent en l'associant au MH370 sans y voir le moindre problème.

Ne vient-on pas d'avoir, un mois auparavant, la « preuve » tant attendue que l'avion s'était écrasé dans l'océan Indien ? Et s'il s'est écrasé dans l'océan Indien, puisqu'on en a retrouvé un morceau à La Réunion, comment peut-on imaginer à présent que l'avion du MH370 a échoué sur une colline de la jungle des Philippines ?

Quelques jours plus tard, la marine des Philippines patrouille autour de l'île indiquée. Elle interroge les habitants et ne trouve rien qui confirme la découverte du jeune chasseur d'oiseaux sauvages. D'ailleurs, quand la police malaisienne veut obtenir plus de détails du jeune braconnier, il s'est lui aussi envolé.

Dernières nouvelles des recherches australiennes

Au début de l'année 2016, le temps écoulé n'a en rien fait progresser l'enquête officielle, ni les recherches en mer. Le moral est bien bas sur les navires de Fugro, l'entreprise hollandaise qui dirige les recherches. Difficile d'avoir des informations précises, car les personnels à bord n'ont pas le droit de communiquer. Novembre a été particulièrement calamiteux : une crise d'appendicite et un autre incident a fait pratiquement perdre les deux tiers du mois au *Fugro Discovery*, qui a dû retourner au port deux fois de suite. Cela n'empêche pas une nouvelle vague d'optimisme de déferler dans les médias. « MH370 crash site "FOUND" (*sic*) » (le site du crash de

MH370 TROUVÉ) titre le *DailyExpress* du 11 novembre 2015 ; « L'épave va être trouvée d'ici quelques semaines », lit-on ailleurs. « Pour ceux qui cherchent une raison d'être optimistes après vingt mois plutôt décourageants de recherches dans l'océan sans résultat, il y a vraiment de quoi être optimiste cette fois-ci. […] D'ici au 3 décembre, *Fugro Discovery* devrait avoir terminé la zone qui, selon le capitaine Simon Hardy, contient l'épave du MH370 », déclare le magazine d'aviation Flightglobal. Rien de moins ! Hélas, au 3 décembre, la zone de recherches vivement recommandée par les quelques acharnés des calculs Inmarsat de l'Independent Group n'abrite pas non plus les restes du MH370.

Au cours de la conférence de presse du 3 décembre 2015 de l'ATSB, le ministre australien des Transports, Warren Truss, explique avoir fait appel à une nouvelle équipe[31], qui a produit une nouvelle analyse, laquelle a permis d'identifier une nouvelle zone « chaude » de haute probabilité. Il annonce aussi l'arrivée en renfort d'un quatrième navire, qui sera équipé d'un sonar tracté à ouverture synthétique – le haut de gamme. « Nous restons optimistes et avons bon espoir de retrouver l'avion dans les 44 000 kilomètres carrés de la zone prioritaire qui restent à explorer », affirme le ministre australien. Il indique que la Chine a accepté de contribuer à hauteur de 20 millions de dollars australiens (13 millions d'euros) aux recherches australiennes, un « geste » bienvenu alors que le coût total des recherches est passé à 180 millions de dollars australiens (120 millions d'euros). L'Australie a contribué pour 60 millions de dollars australiens (40 millions d'euros). La Malaisie couvrira la différence.

Le 7 décembre 2015, le MHiste canadien Brock McEwen, mathématicien-statisticien de formation, publie une nouvelle étude[32] de trente pages basée sur les résultats d'analyses de neuf modèles

différents de rétrodérives du flaperon, mis au point dans divers instituts scientifiques de référence[33]. Il en conclut que si un débris a pu atteindre La Réunion en cinq cent huit jours, d'autres débris auraient dû s'échouer auparavant en Australie occidentale et sur d'autres rives de l'océan Indien. L'auteur se désole du fait que les études de Toulouse sur la flottabilité du débris n'aient toujours pas été partagées ni avec la communauté scientifique ni même avec l'équipe australienne qui dirige les recherches. Il affirme surtout que « sans des vents d'une force improbable », le flaperon n'a pas pu arriver jusqu'à La Réunion si la zone du crash se situe là où les recherches ont actuellement lieu. Autrement dit, soit le flaperon ne vient pas du MH370, soit on ne cherche pas l'épave au bon endroit.

Mais toutes ces questions n'atteignent pas le grand public. Et les recherches australiennes continuent de donner l'impression réconfortante que l'on cherche toujours une réponse à ce « mystère ». Elles accréditent l'idée que le MH370 est bien là. Puisqu'on le cherche à cet endroit-là, c'est que l'on croit vraiment qu'il est là ! Les recherches focalisent ainsi l'attention sur l'océan Indien. Elles donnent implicitement de la crédibilité et de la consistance à la version officielle. Et elles repoussent à plus tard les autres questions liées à cette affaire. Pourtant, n'est-il pas temps de réaliser que si l'on retrouvait un jour la carlingue et les deux boîtes noires du MH370 au fond de l'océan Indien, ce qui semble certes de plus en plus improbable, on n'apprendrait pas grand-chose quant au motif ou au responsable de ce détournement ? Le CVR, l'enregistreur des conversations dans le cockpit, n'enregistre que les deux dernières heures de vol, au cours desquelles il est peu vraisemblable que des révélations aient été faites dans le cockpit. Quant aux données techniques de vol, contenues dans le FDR, elles nous apprendront l'altitude et le trajet exact de l'avion… *« So what ? »*

Quand bien même on ne retrouverait jamais l'épave du MH370, l'Australie n'aura pas entièrement gaspillé ses ressources. Ces recherches lui auront permis de cartographier une partie totalement inexplorée de ces fonds sous-marins. « Dans le contexte budgétaire de ces dernières années, il était impossible pour le gouvernement d'obtenir le financement de ces études de bathymétrie, première étape indispensable pour une éventuelle exploration pétrolière ultérieure. Les obtenir sous couvert de chercher le MH370 est une excellente idée, d'autant que ces recherches sont financées par la Malaisie », me fait remarquer, non sans un certain cynisme, un homme d'affaires australien.

S'il reste essentiel de retrouver l'épave pour permettre aux familles de faire leur deuil, il est illusoire de penser qu'elle apportera la moindre réponse au « pourquoi » de cette affaire.

1. Propos du vice-ministre malaisien des Transports, Abdul Aziz Kaprawi, recueillis par l'AFP le 31 juillet 2014.

2. L'ATSB est le Bureau australien de la sécurité, responsable des recherches dans l'océan Indien depuis le 17 mars 2014.

3. Le vol AF447 Rio-Paris s'est écrasé le 1er juin 2009 au large du Brésil. Les pièces de l'avion sont toujours stockées dans ce laboratoire.

4. Reportage diffusé le 11 août 2015.

5. Avion de patrouille maritime.

6. L'AFP, Agence France-Presse et AP, Associated Press, sont deux grandes agences de presse internationales, française et américaine.

7. La bourre, ou coir, est l'épaisse partie fibreuse qui entoure la noix de coco.

8. Interview accordée au *Daily Mirror* (quotidien britannique), novembre 2014.

9. Ce sont les Terres australes et antarctiques françaises, qui dépendent du ministère des Outre-Mer : Crozet, Saint-Paul et Nouvelle-Amsterdam, Kerguelen, îles Éparses, Terre-Adélie.

10. « Les carottes du *Marion-Dufresne* résoudront-elles l'énigme du climat global ? », *Le Monde*, 28 mai 1997.

11. Le modèle empirique de transport de débris utilisé est celui de l'océanographe Erik van Sebille, du Grantham Institute, Imperial College, Londres.

12. Le modèle de dérive utilisé par Geomar est celui de la société Mercator-Océan, basée à Toulouse.

13. Un *bomoh* est un chaman malaisien.

14. Des morceaux de la queue du Boeing 737 se détachent pendant la chute en piqué et tombent à terre. Le reste de l'avion s'enfonce dans la rivière Musi, à Sumatra (Indonésie). Aucune partie ne refait plus surface.

15. Le Boeing 737 s'écrase au large des Sulawesi (Indonésie orientale). En un mois, 200 objets (morceaux de siège, plateaux-repas, valises, morceaux de pneu de l'avion, gilets de sauvetage, appuie-têtes…) sont retrouvés.

16. Il faut cinq jours pour découvrir le premier débris de l'A330, tombé à plat au large des côtes brésiliennes. Au cours des deux semaines suivantes, plus de 700 objets et une cinquantaine de corps sont récupérés en surface. Plus rien après le 20 juin. La carlingue de l'avion est repérée en avril 2011, par 4 000 mètres de fond.

17. L'A320 s'est écrasé en mer de Java. Un certain nombre de débris sont retrouvés, jusqu'à 100 milles nautiques (185 kilomètres), deux semaines plus tard.

18. Émission « C dans l'air » du 6 août 2015, intitulée *Les Premières Réponses*.

19. *L'Hermione* est le bateau à bord duquel Lafayette a apporté son soutien aux insurgés américains en 1780.

20. Atterrissage ou amerrissage en douceur.

21. Le 15 janvier 2009, un A320 dont les deux moteurs étaient coupés s'est posé sur l'Hudson River, à New York, sans dommages pour les passagers.

22. Un appontage est un atterrissage sur le pont d'un porte-avions.

23. *Le Point* du 5 décembre 2014.

24. Les Ouïgours sont une minorité chinoise musulmane sunnite.

25. « How the flaperon floated », jeffwise.net, 9 octobre 2015.

26. Jeff Wise cite notamment Cynthia Venn, professeur d'océanographie et de géologie à l'université de Bloomsburg, en Pennsylvanie, qui étudie les *Lepas* depuis plus de vingt ans, et Yoichi Yusa, chercheur japonais de l'université féminine de Nara.

27. Lors de son briefing oral aux familles, le 2 septembre 2015.

28. Comme l'explique Sean Kery, ingénieur hydrodynamicien du CSC Defense Group dans l'article de Jeff Wise précédemment cité.

29. « Ces avions que l'on désosse », *Le Monde*, 8 octobre 2008.

30. Éditions Pearson.

31. Le Defense Science Technology Group, DSTG.

32. « MH370 debris drift studies, A comparative analysis », 7 décembre 2015.

33. CSIRO (Organisation de recherche scientifique et industrielle du Commonwealth), UWA (Université d'Australie-Occidentale), GEMS (Global Environmental Modelling Systems), ICMAT (Instituto de Ciencias Matemáticas), IPRC (International Pacific Research Center) et MGSVA (Mariano Global Surface Velocity Analysis).

9

Quelques cas instructifs d'autres crashs d'avions de ligne

On a beau lire et entendre à chaque catastrophe aérienne que l'aviation demeure le moyen le plus sûr de voyager, les années 2014 et 2015 ont été semble-t-il particulièrement noires, notamment en Asie. En 2014, après la perte du MH370 en mars, le vol MH17 fut abattu en Ukraine le 17 juillet, le vol taïwanais TNA222 rata son atterrissage sur l'île de Penghu le 23 juillet, le vol d'Air Algérie AH5017 s'écrasa le 24 juillet au Mali, puis le vol d'AirAsia QZ8501 tomba en Indonésie en décembre. En 2015, en février, un autre vol taïwanais, le TNA235, s'écrasa dans la rivière de Taipei, en mars, celui de Germanwings fut précipité contre une montagne en France, en juin et en août, deux autres avions tombèrent en Indonésie, l'A1310 et l'IL257, et le 31 octobre 2015 le vol Metrojet s'écrasa dans le Sinaï. Pour ne parler que des accidents les plus importants.

Défaillance humaine ou défaillance technique ? Le pilote ou l'appareil ? Ce sont les deux causes les plus fréquentes d'un accident d'avion. Il arrive aussi que des facteurs extérieurs causent un accident : un missile dans le cas du MH17, la lamelle en titane

tombée d'un autre avion sur la piste de décollage dans le cas de l'accident du Concorde AF4590[1], une colonie d'oiseaux dans les réacteurs du vol US1549 qui a ensuite atterri d'urgence sur l'Hudson, ou encore un incendie en soute comme dans le vol UPS6 à Dubaï… Rien ne ressemble moins à un accident d'avion qu'un autre accident d'avion.

Par curiosité et à titre de rapprochement ou de comparaison avec l'accident du MH370, j'ai sélectionné quelques crashs tristement célèbres, espérant y trouver des indices ou des éclairages permettant de mieux comprendre ou d'imaginer ce qui a pu se passer dans le cas du vol au cœur de cette enquête.

Le suicide du pilote : l'explication favorite des enquêteurs

En cas de problèmes techniques à bord, la survie des passagers est entièrement entre les mains des pilotes. Si l'avion s'écrase, le commandant de bord et le copilote sont, logiquement, les premiers suspects.

Si c'est l'intention de l'un des pilotes de perdre son avion et ses passagers, il n'existe à ce jour aucune parade absolue autre que l'empêchement physique, par son copilote, par l'équipage, voire par des passagers, pour neutraliser un pilote aux intentions mortifères. Mais une fois ce dernier isolé derrière la porte blindée du cockpit, le destin de l'avion est scellé.

- **Germanwings : un pilote malade mental**

Le cas le plus récent et le plus marquant de suicide est celui du vol 9525 de Germanwings, filiale de Lufthansa. Le 24 mars 2015, l'Airbus A320 qui volait entre Barcelone (Espagne) et Düsseldorf (Allemagne) s'est écrasé à pleine vitesse contre un pan de montagne des Alpes du Sud, en France. L'avion a explosé à l'impact. Les 150 personnes à bord ont péri instantanément. À l'exception des moteurs, de roues et de quelques morceaux de carlingue, l'immense majorité des débris retrouvés mesurent moins de trente centimètres. Le copilote avait verrouillé la porte de l'intérieur, bloquant l'ouverture digitale sécurisée par le clavier numérique. Il a refusé d'ouvrir à son commandant de bord, malgré les appels de ce dernier depuis l'Interphone de la cabine, et des coups violents contre la porte du cockpit. Seul dans le poste de pilotage, il a « intentionnellement réglé les consignes du pilote automatique pour commander une descente de l'avion jusqu'à la collision avec le relief[2] ». Ce dossier semble sans appel : la responsabilité du crash revient au copilote, qui souffrait de graves troubles mentaux. L'accident pose néanmoins la question du suivi de la santé des pilotes par leur employeur. Il souligne aussi le dilemme de la sécurisation totale de la porte du cockpit : infranchissable par mesure de sécurité depuis les attentats du 11 septembre 2001, c'est cette mesure de sécurité qui a, de fait, empêché le commandant de bord de sauver son avion et ses passagers.

Les autorités aériennes avaient en réalité déjà été alertées d'incidents semblables. Moins d'un an auparavant, sur un vol d'Air New Zealand[3], le commandant de bord, furieux du retard pris au décollage suite à un alcotest aléatoire auquel avait dû se soumettre son copilote, l'avait empêché plus tard au cours du vol de revenir dans le cockpit, suscitant une vague de panique au sein de l'équipage. Sans conséquences graves, l'incident a rappelé le risque potentiel de

cette fermeture sécurisée de la porte du cockpit. Les deux hommes furent sanctionnés et soumis à des formations supplémentaires, ainsi qu'à un suivi psychologique.

• LAM470 : un autre cas récent de suicide

De même, le 29 novembre 2013, le commandant de bord du vol LAM470 de Mozambique Airlines, qui transportait 33 personnes entre Maputo (Mozambique) et Luanda (Angola), a enfermé son copilote à l'extérieur du cockpit avant de faire piquer l'Embraer 190 qu'il pilotait dans le parc national de Bwabwata en Namibie. Comme dans le cas de Germanwings, le pilote ne répondra pas aux appels et aux coups donnés contre la porte.

En fait, jusqu'au vol cauchemardesque de Germanwings, l'histoire récente de l'aviation avait surtout retenu deux cas fatals de suicide de pilote à bord de gros porteurs : le cas de Silk Air 185 en Indonésie, en 1997, qui a causé la mort de 104 personnes, et celui d'EgyptAir 990, en 1999, au large de New York, qui a fait 217 victimes. Or, ces deux cas sont loin d'être aussi clairs que leur réputation le laisse présumer.

• Silk Air 185 : le suicide était presque parfait

Le vendredi 19 décembre 1997, le Boeing 737 du vol MI185 de la compagnie singapourienne Silk Air quitte l'aéroport international Soekarno-Hatta de Jakarta à 15 h 37. Il est attendu à Singapour deux heures et demie plus tard. À 16 heures 10 minutes et 18 secondes, le contrôle aérien de Jakarta indique aux pilotes de maintenir leur altitude de croisière puis de contacter le contrôle aérien singapourien une fois arrivés au point de signalement Pardi. Les pilotes du Boeing confirment la réception du message. Ce fut la dernière

communication avec le MI185. Trente-cinq secondes plus tard, l'avion plonge et s'abîme dans la rivière Musi, au sud de l'île de Sumatra. L'avion, qui s'est retourné dans sa chute et a perdu sa queue avant de s'écraser, est complètement détruit par l'impact, les boîtes noires sont inexploitables. Il n'y a aucun rescapé parmi les 104 personnes à bord. Selon le rapport d'enquête, l'avion, qui naviguait par temps clair, n'a envoyé aucun signal de détresse avant le crash[4].

L'appareil ayant été fabriqué par Boeing, les États-Unis furent invités à participer à l'enquête. Pourtant, l'analyse de cet accident va aboutir à des conclusions radicalement différentes selon qu'elles viennent du NTSB ou de l'enquête indonésienne. Le NTSB conclut dans une lettre adressée aux enquêteurs indonésiens datée du 11 décembre 2000 que « l'accident peut être expliqué par une action intentionnelle du pilote », l'avion, un Boeing 737, ne présentant « aucune défaillance mécanique ». Les enquêteurs américains soutiennent la thèse du suicide du commandant de bord, Tsu Way Ming. Cet homme a fait l'objet de sanctions disciplinaires et il a de lourdes dettes. Le Comité national indonésien pour la sécurité des transports, chargé de l'enquête officielle, réfute cette explication : aucune preuve tangible ne permet de l'étayer. Le rapport final de l'enquête souligne donc l'impossibilité d'établir la cause de l'accident, faute de données et de preuves, en raison notamment de l'important niveau de destruction de l'appareil.

Coup de théâtre sept ans plus tard, quand l'affaire est portée devant la Cour suprême de Californie par des familles de passagers du vol. La Cour juge, d'après les analyses de nouveaux experts, que le crash de l'avion s'explique par un dysfonctionnement de la servovalve de la gouverne de direction de l'avion. Dans certains cas, cette servovalve bloque la gouverne de l'avion, voire la fait agir dans le sens opposé de l'action des pilotes et rend l'appareil totalement

incontrôlable. La même avarie avait semble-t-il déjà causé plusieurs crashs de Boeing 737 : United Airlines 585 en 1991, USAir 427 en 1994 et Eastwind 517 en 1996.

D'ailleurs, lorsque cette défaillance dans la gouverne de l'avion avait eu lieu pour la première fois, en 1991, sur le vol UA585, le NTSB ne l'avait pas identifiée. Le rapport d'enquête se concluait sur l'absence de raison à la perte de l'aéronef. Ce n'est que lorsque l'accident s'est répété, sur un autre Boeing 737, trois ans et demi plus tard (USAir 427), puis à nouveau, sur un troisième Boeing 737, en 1996[5], que le dossier du vol UA585 a été rouvert.

Est-il donc plausible que les enquêteurs américains sur le cas Silk Air, en 1997, n'aient pas songé que cette quatrième chute soudaine et bizarre d'un Boeing 737 en six ans puisse avoir eu des causes semblables aux trois précédentes ?

Pourtant, en dépit de l'historique accablant sur les avions de ce modèle, l'enquête américaine s'est concentrée sur quelques faiblesses dans la vie du pilote indonésien, afin d'élaborer la thèse de son suicide. Il aura donc fallu sept ans pour que la cause technique de l'accident de Silk Air soit reconnue. Et si c'est une défaillance technique, ce n'est pas un suicide. Le fabricant de la gouverne défectueuse, Parker Hannifin Corp, est alors condamné à payer une amende de 43,6 millions de dollars américains aux trois familles qui ont porté plainte. Mais ni Boeing, ni Silk Air ne sont jugés coupables.

Le cas illustre de manière flagrante la réticence d'un bureau de sécurité de l'aviation civile aussi éminent que le NTSB à mettre en cause une défaillance technique de l'aéronef, préférant faire porter la responsabilité à un homme, de toute façon décédé.

Mais globalement, l'accident Silk Air 185 continue d'être étiqueté comme un « suicide de pilote » dans la mémoire collective aussi bien que dans la plupart des listes ou blogs consacrés au sujet.

• EgyptAir 990 : second cas de « suicide presque parfait »

L'autre cas célèbre de « suicide » remonte au 31 octobre 1999. Il a marqué les esprits à l'époque, surtout aux États-Unis. Le Boeing 767 du vol d'EgyptAir EA990 en provenance de Los Angeles et à destination du Caire avait décollé en pleine nuit de son escale à New York depuis une demi-heure, lorsqu'il fit soudain une chute vertigineuse, se redressa brutalement puis replongea pour s'écraser dans l'océan Atlantique à 100 kilomètres des côtes du Massachusetts, avec 217 personnes à son bord. Deux équipages complets (donc deux commandants de bord avec chacun son copilote) devaient se partager les manettes pendant ce vol qui allait durer plus de dix heures. Le premier binôme allait assurer le décollage et les quatre premières heures de vol, passer ensuite le relais au second équipage, avant de reprendre les commandes une à deux heures avant l'atterrissage au Caire. Il y a ici, comme toujours, plusieurs façons de raconter la même histoire. Commençons par la plus connue, qui est aussi la « meilleure ».

Vingt minutes après le décollage, le copilote du second équipage, Gameel Al-Batouti, entre dans le cockpit et demande à remplacer le copilote aux commandes. Gameel Al-Batouti est l'un des doyens d'EgyptAir, bien qu'il n'ait jamais été promu commandant de bord. L'un de ses enfants est gravement malade. Les enregistrements de voix dans le cockpit rapportent l'échange insistant entre les copilotes. Celui qui est en poste tient à y rester, comme sa mission l'exige de lui. Mais l'aîné finit par obtenir gain de cause. L'avion est donc finalement piloté par le commandant de bord du premier équipage et ce copilote qui deviendra tristement célèbre, Gameel Al-Batouti. Peu de temps après, alors que le vol se déroule parfaitement, le commandant de bord « numéro 1 » abandonne le cockpit pour aller aux toilettes,

laissant Gameel Al-Batouti seul aux commandes. C'est alors que, selon les plus grands médias américains[6], celui-ci affirme à voix haute : « J'ai pris ma décision ! » Cette déclaration semble donner le coup d'envoi à une série de problèmes qui provoquent une chute aussi brutale que non contrôlée de l'appareil. Malgré le piqué de l'avion, le commandant de bord parvient à rejoindre le cockpit, où il retrouve Gameel Al-Batouti. Il tire avec force sur le manche pour tenter de redresser l'appareil et ordonne au copilote de faire comme lui : « Tire avec moi ! » Mais l'avion perd 4 500 mètres en trente-six secondes. Il dépasse sa vitesse maximale de résistance. Son fuselage se désintègre par endroits. Grâce à l'enregistrement des conversations, on entend Gameel Al-Batouti s'écrier à plusieurs reprises : « Je m'en remets à Dieu ! » Malgré plusieurs tentatives pour freiner la chute de l'avion et une remontée momentanée, l'avion finit pulvérisé au contact de l'océan. On ne retrouvera que peu de débris : un corps, quelques gilets de sauvetage, des sièges, et les toboggans d'évacuation gonflables.

En mettant bout à bout l'insistance de Gameel Al-Batouti pour prendre les commandes avant son tour, ses lourds problèmes familiaux, sa frustration professionnelle et son effroyable déclaration d'intention (« J'ai pris ma décision »), on est vite convaincu que l'avion a été précipité dans sa chute par Gameel Al-Batouti, le copilote « numéro 2 ». Cette version des événements est celle livrée aux médias : elle fait appel aux émotions, elle correspond au contexte d'instabilité de l'époque au Moyen-Orient (déjà évoqué), et elle désigne un coupable qui, d'outre-tombe, aura bien du mal à se défendre.

Pour les enquêteurs, la messe est vite dite : avant même que les boîtes noires ne soient récupérées, le NTSB parle d'« acte délibéré ». Je découvre cette expression en lisant la contre-enquête du

journaliste français Jean-Paul Mari[7]. Elle me saute aux yeux car c'est précisément celle utilisée par le Premier ministre malaisien, Najib Razak, lors de sa conférence de presse du 15 mars 2014. L'histoire officielle de l'accident de 1999 avait pourtant elle aussi commencé à se désagréger, puisqu'on avait appris que la phrase-scoop, « J'ai pris ma décision », communiquée par le FBI à l'agence de presse américaine Associated Press et très largement reprise ensuite, était un faux. Oui, un faux, une pure invention. La boîte d'enregistrement des voix n'avait jamais enregistré cette phrase, que le copilote n'avait jamais prononcée. Associated Press ne publiera pas d'*erratum*, juste une laconique dépêche indiquant que le copilote n'avait pas prononcé ces mots. D'ailleurs, les médias étaient déjà passés à autre chose.

Quant au « Je m'en remets à Dieu ! » (« *Tawakkaltu Ala-Allah !* »), effectivement prononcé à plusieurs reprises par le copilote, il a finalement été admis que c'était une expression courante de la langue arabe, qui ne dénote pas plus de fanatisme chez celui qui l'utilise que chez un Anglo-Saxon qui dirait « *Gosh !* » ou « *My God !* ». Pour ce qui est des frustrations personnelles et professionnelles du copilote, elles semblent difficiles à établir. « Gameel gagnait beaucoup d'argent grâce aux primes de déplacement […]. Il n'avait jamais voulu passer son examen de commandant de bord. […] Il adorait faire du shopping et avait appelé son fils pour qu'il vienne l'attendre [à l'arrivée au Caire] pour l'aider à porter deux pneus qu'il avait achetés aux États-Unis », indique la contre-enquête de Jean-Paul Mari. Mais, incrustée dans les esprits par l'effet choc de cette phrase inventée, l'idée du suicide persiste, même démentie. À ce stade, le grand public ne sait plus comment ou pourquoi il sait. Il sait juste qu'il sait. Le suicide du copilote Gameel est déjà devenu une certitude.

« Les enquêteurs ont sauté à pieds joints sur la piste du suicide. Parce que cela arrange tout le monde[8] ! » affirme Byron Acohido, un

journaliste spécialisé, d'excellente réputation dans le monde de l'aviation. À la différence du cas de Silk Air, dans son rapport du 13 mars 2002, le NTSB mentionne tout de même des « anomalies dans les leviers de commande des 767 », ce qui ne l'empêche pas de conclure à un acte suicidaire du copilote Gameel Al-Batouti.

Le Caire n'est pas dupe. Dans son propre rapport, l'aviation civile égyptienne accuse explicitement les enquêteurs américains d'avoir tout fait pour étouffer « une défaillance technique avérée des rivets de la gouverne de profondeur ayant entraîné un braquage de l'appareil et une perte de contrôle inéluctable ». Le rapport de l'aviation civile égyptienne est cinglant : « Nulle part dans les 1 665 pages du rapport [américain], on ne trouve la moindre preuve de la "théorie de l'acte délibéré". » Il mentionne en revanche « une accumulation de preuves montrant des anomalies dans le système des gouvernes de profondeur et présentant la défaillance technique comme une cause plausible et probable de l'accident [...] ». Le rapport égyptien cite quatre autres incidents récents causés par des défaillances de la gouverne de profondeur : Aero Mexico en 2000, Gulf Air en 2001, etc. En outre, ajoute le rapport, « la FAA[9] et Boeing ont reconnu que le cisaillement des rivets des gouvernes de profondeur pouvait provoquer un piqué non contrôlé de l'appareil ».

La FAA ordonne d'ailleurs la vérification et le remplacement des rivets de fixation de la gouverne de tous les Boeing du même type, clairement convaincue que cette défaillance peut mener à une perte de contrôle de l'avion. Depuis, l'affaire a été largement documentée[10] et il ne fait plus aucun doute que l'accident mortel du vol EA990, comme plusieurs autres, fut au moins partiellement la conséquence de défaillances techniques. Pourtant, comme dans le cas de Silk Air, le vol EA990 est étiqueté « suicide du pilote » dans la mémoire collective.

Aujourd'hui, ces graves problèmes ont été résolus. Ils appartiennent au passé. L'impact de leur révélation est moindre. En revanche, à l'époque, leur effet aurait été dévastateur sur un carnet de commandes de Boeing qui ne suffisait déjà pas à occuper la moitié de ses lignes de fabrication. S'il avait été officiellement reconnu que tous les accidents que l'on vient d'énumérer étaient liés à des défauts de fabrication chez le plus gros avionneur de la planète, que seraient devenus Boeing et ses quelque 165 000 employés ?

L'erreur humaine : seconde explication favorite des enquêteurs

De même que des vrais cas de suicide se présentent, les vrais cas d'erreurs humaines existent bien sûr aussi. Ils sont néanmoins presque toujours associés à d'autres « paramètres », comme disent les pilotes, tels qu'une complication technique mal gérée. Ils ne sont pas non plus toujours aussi clairs que les rapports d'enquête le laissent penser.

• TNA235 : grossière erreur fatale

Le cas du vol taïwanais TransAsia Airways TNA235 est, lui, particulièrement explicite. Le 4 février 2015, deux minutes après le décollage, le pilote annonce que l'un des moteurs de son ATR72 s'est éteint. Le pilote envoie un message de détresse : « *Mayday, Mayday*, moteur éteint ». L'avion n'est encore qu'à 1 500 pieds (460 mètres) d'altitude. « Sur ATR, lors d'une panne moteur, la compensation avec le moteur actif est automatique. Celui qui est aux commandes ne fait normalement que gérer la trajectoire de l'avion, dans un cas comme

celui-ci récupérer la direction et éviter le décrochage, jusqu'à atteindre l'altitude de sécurité. Pendant ce temps-là, le copilote s'occupe de sécuriser le moteur en panne, c'est-à-dire de l'éteindre complètement », commente un pilote d'ATR.

Mais au lieu de suivre cette procédure que tout pilote pratique régulièrement, l'un des pilotes éteint par mégarde le seul moteur en marche. On l'entend s'exclamer : « *Wow*, j'ai coupé les gaz du mauvais côté[11] ! » Impossible de redémarrer. Il reste alors juste le temps de diriger l'avion vers la rivière Keelung toute proche. Avant de s'écraser, l'aile de l'avion heurte un taxi qui passait sur le pont. Sur les 58 personnes à bord, seules 15 ont survécu. Selon le même rapport d'enquête provisoire, le commandant de bord avait raté un examen d'entraînement sur simulateur un an auparavant, car il n'avait justement pas su gérer l'extinction d'un moteur au décollage, test qu'il avait néanmoins repassé avec succès un mois plus tard. Sept mois plus tôt, un autre ATR72 de la même compagnie, le vol TNA222, avait raté son atterrissage et fini contre un immeuble, tuant 43 des 58 personnes à bord, dont deux étudiantes françaises.

Suite à ces deux accidents, l'aviation civile taïwanaise ordonna une remise à niveau de tous les pilotes de TransAsia, à l'issue de laquelle vingt-neuf pilotes furent provisoirement suspendus. Le dossier semble ici aussi sans appel.

Paradoxalement, dans ce cas-ci, un certain nombre de « spectateurs » ont retenu de l'histoire que le pilote avait été héroïque. « Les pilotes du crash TransAsia célébrés comme des héros », titre le quotidien britannique *The Telegraph* du jour même. Quand l'événement a eu lieu, on ne connaissait pas encore les causes de l'accident. On pouvait juste constater que le pilote avait réussi à viser un fleuve en pleine ville, limitant considérablement les dégâts humains et matériels, ce qui est vrai. Le temps que l'on connaisse les

détails de l'accident, l'attention du monde s'était déjà portée sur autre chose qui « venait d'arriver ».

• AF447 : le cumul des paramètres

Dans le cas du crash de l'AF447, le rapport final du BEA[12] a mis en évidence une conjonction de défaillances techniques et humaines, ou plutôt une mauvaise réaction humaine à une défaillance technique. C'est un A330 d'Air France qui effectuait le vol AF447 Rio de Janeiro-Paris Charles-de-Gaulle, dans la nuit du 31 mai au 1er juin 2009, avec 228 passagers à son bord. L'enchaînement fatal a commencé à 2 h 10, quatre heures après le décollage et quelques minutes après que le commandant de bord est allé se reposer. En rentrant dans une zone de givrage, les sondes Pitot, qui indiquent aux pilotes la vitesse de l'avion, se bouchent soudainement. De nombreuses autres indications deviennent alors incohérentes. Pour les autorités aériennes américaines, cette situation est classée « catastrophique » (« *catastrophic* »), il faut y remédier immédiatement. Pas pour les autorités européennes, qui considèrent encore aujourd'hui que la perte de l'indication des vitesses n'est qu'un problème « majeur » (« *major* »).

Depuis six ans, Laurent Lamy, qui a perdu son frère dans l'accident, étudie la question. Il a maintenant une idée assez précise, seconde après seconde, de ce qui s'est passé dans le cockpit alors que le pilote automatique était déconnecté et que les alarmes se succédaient : « L'avion est en palier mais l'écran indique (faussement) au pilote qu'il perd environ 400 pieds, soit une chute de plus d'une centaine de mètres. Le pilote cabre pour remonter à l'altitude de croisière. C'est d'autant plus logique que l'information fournie par les écrans du "Flight Director" indique également qu'il faut maintenir

l'avion à cabrer. Enfin, l'inversion du fonctionnement de l'alarme de décrochage, découverte après le crash de l'AF447, ne va faire qu'empirer la situation : quand le pilote donne l'ordre de cabrer, l'alarme de décrochage s'arrête, et quand il fait piquer l'avion, celle-ci se déclenche. Difficile de faire plus vicieux que ça ! » explique-t-il.

L'histoire a simplement retenu que les deux pilotes aux commandes (le commandant de bord était au repos) avaient « cabré au lieu de piquer », bref qu'ils n'avaient pas su réagir au décrochage. Mais dans le contexte détaillé de l'accident, on comprend surtout qu'ils n'avaient aucun moyen de faire autrement que ce qu'ils ont fait. L'appareil a finalement heurté la mer presque à plat, sans véritable panne. Peu de temps après la localisation de l'avion, en 2011, le ministre des Transports Thierry Mariani a affirmé que l'accident était dû à 95 % aux pilotes et à 5 % à l'avion. Ici aussi, la mémoire collective a globalement classé l'accident « erreur humaine ».

Pourtant, *Le Figaro* avait publié le 2 juillet 2009 un échange de courriers d'Air France à Airbus dans lequel on lisait notamment : « Fin mars 2009, deux nouveaux incidents [de sondes Pitot] sont enregistrés, dont un premier sur A330. Cela porte au total le nombre d'incidents à neuf, dont huit sur A340 et un sur A330. » Et le 13 juillet 2009 un nouvel incident causé par les sondes Pitot de Thales intervient sur le vol AF1905 Paris-Rome. Autrement dit, l'avarie subie par l'AF447, qui a déclenché sa perte, avait déjà eu lieu au moins neuf fois auparavant, rien que chez Air France, et s'est encore répétée un mois et demi plus tard. Dans les dix autres cas, les pilotes ont réussi à contrôler la situation et à gérer cette avarie, dans un contexte probablement moins complexe que celui rencontré par les pilotes de l'AF447. Il est raisonnable de penser que si cette avarie n'avait pas eu lieu, l'avion et ses 228 passagers seraient arrivés à bon port. Dès août 2009, sans attendre un incident de plus, l'Agence

européenne de la sécurité aérienne (AESA) impose aux compagnies de retirer toutes leurs sondes Pitot Thales de type AA. Là encore, on ne met peut-être pas en cause le vrai fautif, qui, selon Laurent Lamy, ne serait pas tant les sondes elles-mêmes que le calculateur « PHC » (Probe Heat Computer) qui automatise le dégivrage… C'est, d'après Laurent Lamy, à partir des modifications sur le PHC faites par Airbus à l'été 2008, notamment sur l'AF447, que se sont succédé les « givrages » en série des sondes Pitot. De 2001 à 2008, les mêmes sondes n'avaient pas eu ces problèmes de givrage…

Pour l'association des familles des victimes de l'AF447, Airbus doit reconnaître sa responsabilité et le grand public doit comprendre qu'on est allé trop loin dans les automatismes. Elle réclame un procès juste. « Un nouveau juge a été nommé, une troisième expertise judiciaire va avoir lieu. Nous sommes très patients, car nous savons que beaucoup de temps est nécessaire pour que la justice comprenne véritablement les raisons de cet accident plutôt complexe et particulièrement inhabituel », indique Laurent Lamy, qui ajoute : « Mais avec tout ce que l'on sait maintenant, l'absence de tenue d'un procès pénal serait intolérable. »

On comprend vite que quand il s'agit d'arbitrer les responsabilités d'un crash aérien entre des pilotes décédés et un avion qui porte avec lui la réputation de son entreprise et de son pays, ainsi que parfois des milliers d'emplois et des contrats se chiffrant en milliards de dollars, l'honneur d'un pilote vaut bien peu de chose.

L'histoire devient plus compliquée quand le pilote sort vivant du crash qu'il est censé avoir causé…

• Le cas du vol AF296, dit « accident d'Habsheim »

Ce jour-là, le 26 juin 1988, l'Airbus A320-111 effectue un vol de démonstration entre l'aéroport de Mulhouse et l'aérodrome d'Habsheim. Le commandant de bord, Michel Asseline, a quarante-quatre ans, vingt ans de maison avec Air France et déjà plus de 10 000 heures de vol à son actif. Il jouit d'une solide réputation. Michel Asseline a dirigé les essais en vol de l'A320 et a déjà testé l'appareil au-delà de ses limites officielles. Il est en confiance. Il est assisté de Pierre Mazières, qui a une expérience comparable et est devenu commandant depuis peu. Ce sont les débuts de l'A320, un nouveau modèle sur lequel Airbus Industries compte énormément pour son avenir. Le premier modèle a été livré trois mois plus tôt. La démonstration est très importante. Pourtant, alors que l'avion redescend très bas et effectue un rase-mottes, plus bas que prévu, il ne remonte pas et frôle la cime des arbres de la forêt voisine. Les spectateurs sont fascinés. Quelques branches obstruent alors les réacteurs. Mais au lieu de remonter, l'A320 tout neuf s'enfonce dans le bois, d'où surgit, quelques secondes plus tard, un énorme nuage de fumée noire et de flammes. Le public est stupéfait, terrifié. La plupart des 136 passagers parviennent à évacuer. Mais une femme et deux enfants périront dans l'incendie.

Dès leur sortie de l'avion, les deux pilotes sont unanimes : ils ne comprennent pas, l'avion n'est pas reparti, quand bien même ils tiraient tous les deux à fond sur les leviers de commande pour remettre les gaz.

Pourtant, le rapport final de la commission d'enquête du BEA[13] met en évidence quatre erreurs de pilotage pour expliquer le crash. En parallèle, le tribunal correctionnel de Colmar condamne, en mars 1997, soit près de neuf ans après les faits, le commandant de bord à dix-huit mois de prison, dont six de prison ferme, pour « imprudence majeure » et « multiples fautes ». Sa licence a été

suspendue pour huit ans. Le copilote Pierre Mazières écope de douze mois de prison avec sursis pour « fautes personnelles ». Trois autres personnes sont également condamnées à des peines avec sursis. Ce sont donc les pilotes, la compagnie aérienne et l'organisateur du show qui sont jugés responsables de cet accident. L'avionneur, Airbus Industries, est mis hors de cause par les experts du BEA, malgré le témoignage des pilotes dès la sortie de l'avion.

De nombreux acteurs, comme le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), dénoncent alors fermement le traitement de cette affaire où « l'équipage a été sanctionné sans preuves d'une quelconque négligence pour sauver les dogmes d'un constructeur[14] ». Le syndicat dénonce aussi les zones d'ombre dans l'enquête, son manque de rigueur, ses omissions et ses anomalies, notamment la confiscation des deux boîtes noires pendant dix jours par la Direction générale de l'aviation civile dès le soir de l'accident. Leurs données semblent avoir été truquées. Le juge d'instruction de Mulhouse chargé de l'affaire, Germain Sengelin, témoignera sur France 3 avoir subi des pressions « venant du plus haut niveau[15] ». Un autre pilote de ligne chez Air France a pris fait et cause pour ses collègues du vol AF296. Norbert Jacquet conteste ouvertement la version officielle du crash d'Habsheim. Pour lui, c'est le cerveau de l'avion qui a pris le dessus sur les commandes des pilotes : une certaine altitude plancher étant atteinte, l'ordinateur de bord a forcé l'atterrissage de l'avion, quand bien même les deux pilotes ont tout fait pour le faire remonter. Pour Norbert Jacquet, il ne fait aucun doute que l'A320 avait un défaut « d'excès d'assistance au pilotage ». « Michel Asseline tire le manche pour monter. Il le tire rapidement, jusqu'en butée arrière. Et que font les gouvernes ? Elles partent à l'inverse de ce qui aurait dû être ! (on dit qu'elles partent "à piquer"). Conséquence logique : l'avion ne monte pas. Les moteurs sont à cet instant à 91 % de la

puissance maximale, une puissance supérieure à la puissance de décollage, qui était de 88 % ce jour-là ! L'avion accélère. Il accélère vers les arbres au lieu de monter. C'est la catastrophe[16] », écrit-il dans l'ouvrage *Airbus, l'assassin habite à l'Élysée.* Il y dénonce un véritable mensonge d'État. Sa croisade va lui valoir d'être très vite révoqué, sans indemnités. On lui retire aussi sa licence de pilote. Air France met en avant des raisons psychiatriques, bien qu'aucun des trois psychiatres consultés ne trouve le moindre trouble à ce pilote passionné de sécurité aérienne. Selon lui, ce sont aussi des défauts liés au concept d'une automatisation excessive des Airbus qui expliquent les crashs d'au moins deux autres A320, celui du vol IC605 d'Indian Airlines le 14 février 1990, et celui du vol d'Air Inter 148, dit « du mont Sainte-Odile », le 20 janvier 1992, à chaque fois à l'atterrissage. Il dénonce aussi une incapacité à gérer les décrochages de certains modèles d'Airbus. Autant dire qu'il n'a plus beaucoup d'amis chez l'avionneur.

À l'automne 2015, lors d'un dîner dans un restaurant italien du « Soho » de Hong Kong, j'ai par le plus grand des hasards comme voisin de table un ancien pilote d'Air France. Il se souvient « évidemment très bien » de l'accident d'Habsheim. Il m'affirme tenir directement de la compagne du copilote du vol d'Habsheim le récit de l'agression dont elle fut victime quelque temps après. Alors qu'elle était seule chez elle, quatre hommes masqués sont entrés de force, l'ont entièrement déshabillée, et rasée partiellement. Ils lui ont alors donné la consigne suivante : « Tu diras à ton copain de se la fermer, sinon on reviendra finir le boulot. » Traumatisé par l'incident, le couple va porter plainte. Senlis ou Compiègne ? Mon interlocuteur ne se souvient plus précisément. Mais quand, quelques semaines plus tard, ils demanderont au poste de police où en est l'enquête, on leur conseillera simplement de « ne pas insister », mais de « faire attention

en traversant la rue ». L'anecdote est glaçante. Pour moi, cet incident n'a pas pu avoir lieu en France. Il évoque d'autres lieux, d'autres régimes, d'autres valeurs. Je n'ai pourtant aucune raison de douter de ce témoignage. Pour interrompre une mission légitime de police, il faut que les ordres viennent de très haut. Cet incident qui fait honte à l'État de droit qu'est la France s'ajoute au traitement injustifiable de l'ancien pilote Norbert Jacquet. Ce dernier se déclare aujourd'hui en fuite et sans domicile fixe, ayant totalisé vingt mois d'enfermement dont un mois en urgence psychiatrique. Pour quel délit, au juste ?

L'accident d'Habsheim illustre donc de manière particulièrement acide la détermination de l'État dès lors qu'il s'agit de protéger les intérêts commerciaux d'Airbus. On y découvre l'ampleur des moyens qu'un État est prêt à mettre en œuvre pour protéger son industrie. Les deux pilotes du vol d'Habsheim seront-ils, un jour, pleinement réhabilités ? Norbert Jacquet, dont la faute principale a été de vouloir alerter son entreprise et l'opinion publique sur les risques des nouveaux programmes informatiques installés à bord des Airbus, recevra-t-il, un jour, les excuses de la France ?

Malgré cette polémique qui n'a pas été sans effet sur les commandes initiales de l'A320, ce modèle devint néanmoins l'un des plus grands succès commerciaux d'Airbus Industrie.

On l'a vu, il arrive finalement assez rarement que le pilote soit vraiment en faute. Mais l'avionneur, qu'il s'appelle Boeing ou Airbus, ne l'est pour ainsi dire jamais. Et, le cas échéant, il ne l'est que de manière marginale. Il peut en outre compter sur la protection pleine et entière de l'État qui l'abrite. Les pilotes ne peuvent hélas pas en dire autant.

Les bavures militaires

Abattre un avion civil ne peut être qu'une très grave erreur. Le scénario s'est pourtant déjà présenté à plusieurs reprises. Dans d'autres accidents, y compris celui du MH370, il n'est qu'une hypothèse.

• MH17 : 298 morts suite à un tir de missile Buk

Quatre mois après la perte du MH370, c'est un autre Boeing de Malaysia Airlines (exactement du même modèle et livré en même temps) qui tombe, alors qu'il effectue le vol MH17 entre Amsterdam et Kuala Lumpur, avec 298 personnes à bord. L'accident survient à 16 h 20 dans l'est de l'Ukraine. On retrouve des débris et des corps éparpillés sur plusieurs kilomètres carrés. Le rapport final du Dutch Safety Board[17] indique que le crash de l'avion a été causé « par l'explosion d'une ogive de type 9N314M lancée par un système de missiles sol-air Buk depuis l'est de l'Ukraine[18] ». Le rapport ne précise pas les auteurs du tir, mais pointe la responsabilité de l'Ukraine, face à son manque de précautions : le pays aurait dû fermer cette zone au trafic aérien[19].

• Iran Air 655 : quand la marine américaine « confond » un Airbus A300 avec un F-14

Le 3 juillet 1988, l'Airbus A300 de la compagnie Iran Air doit relier Bandar Abbas (au sud de l'Iran) à Dubaï (Émirats arabes unis), de l'autre côté du golfe Persique. C'est un vol de vingt-huit minutes. Il transporte 290 passagers, des Iraniens pour la plupart. On est à la fin de la guerre Iran-Irak (1980-1988), dans un contexte tendu, un an après l'attaque par un Mirage irakien de la frégate américaine USS *Stark*[20]. À 10 h 24, soit sept minutes après le décollage, l'avion d'Iran

Air est abattu par deux missiles. La queue et une aile de l'avion sont détruites. L'appareil n'est plus contrôlable. Il s'écrase dans les eaux du golfe. Les deux missiles ont été tirés par le croiseur américain USS *Vincennes*, qui aurait « confondu » l'Airbus avec un F-14 hostile, après que plusieurs tentatives de prise de contact radio avec l'Airbus (sur la fréquence d'urgence militaire et civile) eurent échoué[21]. George Bush père, alors vice-président dans le gouvernement Reagan, affirme devant les Nations unies que le USS *Vincennes* avait agi « de manière appropriée ». En 1996, la Cour pénale internationale condamne néanmoins les États-Unis à verser 61,8 millions de dollars aux familles des victimes.

À la différence de ce dernier accident iranien, qui a au moins l'avantage d'être clair quant au responsable de la destruction de l'avion et de la mort de ses 290 passagers, un autre cas, italien cette fois, continue de hanter les familles des victimes, trente-cinq ans après les faits.

• Itavia 870, dit la « tragédie d'Ustica » : trente-cinq ans d'enquête à ce jour

Lorsque j'évoque la disparition du vol MH370 avec mes amis italiens, je constate que, pour eux, cela ne fait aucun doute : le MH370 a été abattu par un tir de missile, comme le fut le vol Itavia 870, le 27 juin 1980, au nord de la Sicile. Le DC9 se rendait de Bologne à Palerme, avec 81 personnes à son bord.

Une explosion intervint alors que l'avion était en vol depuis cinquante minutes. Le DC9 se brisa en plusieurs morceaux et disparut des écrans radar. L'accident a immédiatement une incidence internationale : « Comment un avion de ligne aussi sûr et moderne peut-il se volatiliser aussi subitement ? » Exactement la même

question que celle que l'on entend trente-cinq ans plus tard pour la disparition du MH370.

Deux jours après le crash, le journaliste enquêteur italien Andrea Purgatori publie un article dans le *Corriere della Sera*. Il avance que le DC9 a été abattu par un missile tiré par un avion de chasse probablement français qui visait l'avion du leader libyen Mouammar Kadhafi. Il tient son information d'un contrôleur aérien de Rome. Viser le « Guide de la révolution », à l'époque considéré comme l'ennemi numéro un de l'Occident, et tuer 81 civils, c'est bien ce qui s'appelle une grosse bavure militaire.

Les débris sont rares, et éparpillés sur une zone de 200 kilomètres carrés, ce qui corrobore l'idée que l'avion s'est brisé en vol avant de heurter la surface de la mer. Les trois échos radar non identifiés à l'ouest de l'avion d'Itavia font penser à un avion de chasse arrivant avec le soleil derrière lui, une technique militaire éprouvée de camouflage aérien. « Dans les jours qui ont suivi l'accident, j'ai appris directement, de gens qui étaient sur zone pour récupérer des débris du DC9 en surface, que parmi les débris se trouvaient des débris de missile d'origine américaine, en particulier des ailerons », m'affirme Paul-Henri Nargeolet, qui à l'époque était encore dans la Marine nationale française. Il précise que « missile américain ne veut pas dire tir d'un avion américain ».

L'enquête officielle évoque pourtant des traces d'explosif (TNT) parmi les débris, une découverte qui sera contestée plus tard. Mais dans le contexte de l'époque (cinq semaines après l'accident, un attentat à la bombe fit 85 morts à la gare de Bologne), la thèse d'une bombe ayant explosé à l'intérieur de l'appareil semble des plus plausibles. La première enquête ne parvient pas à trancher : explosion intérieure (un attentat à la bombe) ou explosion extérieure (une attaque de missile) ?

Sous la pression des familles des victimes, une deuxième enquête est ouverte. Le rapport du 17 mars 1989 conclut à une explosion due à un missile tiré d'un appareil non identifié. La porte de soute, repêchée, est percée de deux trous dont les rebords sont dirigés vers l'intérieur, donc incompatible avec une explosion à l'intérieur de l'appareil. Coup de théâtre un an plus tard : deux des enquêteurs italiens se rétractent. Ils estiment finalement manquer de preuves pour valider la théorie du missile[22]. La thèse du missile gênerait-elle quelqu'un ?

Quatorze ans après l'accident, tombe le rapport de la troisième enquête. Les experts internationaux sollicités avaient insisté sur la nécessité de retrouver les nombreuses pièces manquantes de l'avion afin de pouvoir mener une véritable enquête et de conclure le cas.

Paul-Henri Nargeolet a participé à ces nouvelles recherches sous-marines qui ont lieu en 1987, sous la direction de l'Ifremer. Quand des morceaux de l'avion sont remontés de 3 600 mètres de fond, il fait la relation avec les éclats de missiles dont on lui avait parlé en 1980 : « J'avais découvert à l'extérieur d'un morceau de fuselage que nous avions remonté, des traces de métal "extérieur" à l'avion. Je les ai photographiées puis prélevées et ai tout remis au président de la commission d'enquête. Le président de la commission d'enquête m'a dit quelques jours plus tard que ce que je lui avais remis, c'est-à-dire photos et échantillons de métal, étaient "de la plus haute importance". Ce même président, quelques mois plus tard, déclarait, je crois à une commission du Sénat italien, que je ne lui avais jamais rien remis », raconte Paul-Henri Nargeolet, qui a gardé de cet épisode le sens aigu d'une omerta de très haut niveau.

Cette troisième enquête technique infirme en effet la deuxième et conclut que c'est finalement une bombe à l'intérieur de l'avion qui a causé sa perte. Plus personne n'a tiré de missiles sur cet avion.

La justice italienne, elle, ignore les conclusions des enquêtes techniques et continue sa propre investigation. En juin 1997, le *Corriere della Sera* publie un article intitulé « Suicides et incidents étranges : quinze morts depuis la tragédie[23] [d'Ustica] ». Il liste la disparition ahurissante dans des conditions parfois rocambolesques de quinze témoins du dossier « Ustica ». Au dernier bilan des morts « des suites de l'enquête », on en serait plutôt à vingt. La vérité ne doit clairement pas être connue. L'opinion publique italienne est néanmoins convaincue qu'un missile « ami », américain ou français, a abattu cet avion civil par erreur. Le 25 juin 2007, l'ancien président du Conseil italien Francesco Cossiga[24] accuse la France d'être responsable de l'accident. En 2010, le livre d'un juge italien[25] dénonce les obstructions françaises à l'enquête. En 2013, le gouvernement italien est condamné à verser 100 millions d'euros aux familles des victimes par la Cour de cassation italienne, qui statue en faveur de la théorie du missile, sans toutefois en déterminer l'origine. En juillet 2014, le Premier ministre italien, Matteo Renzi, décide de rendre publiques les archives de ce dossier. *Le Monde diplomatique* publie alors l'article passionnant du journaliste Andrea Purgatori, dans lequel celui-ci distribue les responsabilités de la manière suivante : l'Italie a permis la violation de son espace aérien puis a couvert l'affaire, les États-Unis sont au moins témoins et peut-être complices, la France, elle, aurait abattu le DC9.

Que retenir de ce drame-ci ? Qu'après trois enquêtes officielles qui ont chacune abouti à des conclusions différentes, vingt morts de témoins directs ou indirects de l'affaire, et trente-cinq ans de colère et d'indignation des familles des victimes, soutenues par l'opinion publique italienne, on ne connaît toujours pas toute la vérité sur cette affaire. On voit aussi qu'à chaque fois que la vérité s'est montrée, sous la forme d'un aileron de missile, de fuselage déformé ou de métal

fondu, elle a été dénigrée ou ignorée. Les États impliqués dans cette affaire avaient déjà décidé de ce que serait la vérité officielle.

Les défaillances techniques et situations d'urgence

Encore faut-il mentionner les nombreux cas de situations d'urgence qui peuvent survenir pendant un vol, liées parfois à des défaillances techniques de l'appareil, parfois à des problèmes de maintenance, parfois aux passagers ou à la cargaison transportée. Et dans l'immense majorité des cas, les pilotes, le personnel de cabine ou même l'assistance à terre identifient le problème et le résolvent sans qu'aucun passager n'en ait eu le moindre soupçon. « On est là pour cela ! » disent volontiers les pilotes.

Un accident incroyablement spectaculaire eut lieu au cours du vol BA5390 Birmingham-Malaga du 10 juin 1990. L'avion avait décollé depuis treize minutes quand le pare-brise gauche du cockpit s'est tout bonnement envolé, aspirant à l'extérieur de l'avion le commandant de bord, qui venait de défaire sa ceinture. Il a pu se retenir *in extremis* en agrippant ses pieds au tableau de bord, jusqu'à l'arrivée du chef de cabine, qui a passé les vingt minutes suivantes à retenir de toutes ses forces le commandant par la ceinture de son pantalon, au point de se démettre l'épaule dans l'exercice, tandis que le copilote réussissait un atterrissage d'urgence à Southampton et que l'équipage gérait tant bien que mal la panique des passagers dans l'avion ouvert à tout vent. L'avion et tous ses passagers touchèrent terre sains et saufs. Le commandant de bord, que l'équipage pensait mort, sortit presque indemne de l'aventure : en état de choc certes, avec quelques fractures et des engelures.

La maintenance avait fait une erreur dans la taille des boulons utilisés pour fixer le nouveau pare-brise, mais l'équipage a su gérer remarquablement la situation d'urgence des plus inattendues que cette erreur a provoquée. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas. Deux autres accidents ont été évoqués pour leur éventuelle analogie au MH370.

Helios 522 : les pilotes sous hypoxie

Le 14 août 2005, le Boeing 737 du vol Helios Airways 522 relie Chypre à Prague, avec une escale à Athènes. Cinq minutes après le décollage, l'alarme de dépressurisation se déclenche, mais les pilotes la confondent avec une autre alarme. En fait, juste avant le décollage, un test venait d'être effectué sur une porte qui avait montré un défaut d'étanchéité au cours du vol précédent[26] ; la commande de pressurisation (mise en mode manuel le temps du test) n'avait pas été remise en mode automatique. Le commandant de bord appelle alors le sol pour essayer de mieux comprendre la situation. Entre-temps, les masques à oxygène tombent en cabine, mais pas dans le cockpit, où cette procédure n'est pas automatique. Les pilotes continuent donc leur ascension sans comprendre que l'avion n'est pas pressurisé. Sous l'effet du manque d'oxygène (hypoxie) qui produit les mêmes effets qu'un très fort taux d'alcool dans le sang (incohérence, mauvaise articulation, désorientation), les communications entre les pilotes et le contrôle aérien deviennent vite incompréhensibles, avant de s'interrompre.

L'avion survole alors le territoire grec. À terre, les autorités pensent à un détournement ou à un acte terroriste. Elles envoient deux F-16 pour intercepter le vol Helios 522. Mais les pilotes de

chasse qui entourent le Boeing ne voient personne aux commandes : en fait, le commandant de bord est affalé sur le sol et le copilote gît inconscient sur son siège. L'avion, lui, suit son cap en pilote automatique. Reste un membre d'équipage vaillant, qui tentera en vain d'entrer en contact avec le contrôle aérien. L'avion s'écrase finalement « tout seul » contre une montagne, tuant ses 121 passagers. Cet accident a été évoqué au sujet du vol MH370, à cause du bref échange très confus qu'a eu un pilote non identifié sur demande du contrôle aérien d'Hô Chi Minh avec le cockpit du MH370. La mauvaise qualité de l'échange a pu faire penser que les pilotes malaisiens étaient aussi en état d'hypoxie.

UPS Dubaï 6 : l'incendie en soute déclenché par des batteries au lithium

Le 3 septembre 2010, l'avion-cargo numéro 6 de la société de transport United Parcel Services (UPS), un Boeing Cargo 747, devait relier Dubaï (Émirats arabes unis) à Cologne (Allemagne). Au bout de vingt-deux minutes de vol, les pilotes donnent l'alerte : un feu en soute se propage à grande vitesse. Leur radio marche mal. Ils tentent un retour vers Dubaï, mais ratent l'atterrissage. L'avion s'écrase à quelques kilomètres de là. Selon le rapport final[27], le crash est dû à un feu non contrôlable, déclenché dans la soute par l'embrasement de batteries au lithium. Or, le MH370 aussi transportait des piles au lithium, au moins 221 kg selon la liste du cargo, comme on l'a vu plus tôt.

Leçons à tirer de ces accidents et de ces enquêtes pour le MH370

La plupart de ces accidents ont servi de leçon aux autorités aériennes. Depuis l'incendie du vol UPS6, le transport des batteries au lithium est plus sérieusement régulé. La législation a beaucoup évolué après cet accident, et encore récemment à la suite de la réunion de l'OACI[28] de juillet 2015, laissant certains observateurs penser que les autorités en savent peut-être plus qu'elles ne le disent sur les causes de la disparition du MH370. On l'a vu dans d'autres accidents, ce n'est pas parce que les régulateurs font semblant de ne pas voir les causes de certains accidents qu'ils ne prennent pas des mesures pour éviter qu'ils se reproduisent.

Depuis l'accident d'Air Inter du mont Sainte-Odile, que je n'ai que brièvement mentionné plus haut, tous les avions doivent être dotés d'une balise de localisation d'urgence (« Emergency Locator Transmitter » ou ELT), qui se déclenche au choc du crash ou au contact avec l'eau. Là aussi les règles évoluent. Depuis 2005, ces balises doivent émettre sur deux fréquences, l'une détectable par satellite (406 MHz), l'autre sur la fréquence d'urgence de tous les avions ou navires à proximité de la zone du crash (121,5 MHz). Le MH370 disposait de quatre ELT. Dans le cas du MH370 comme dans le cas de l'AF447, aucune de ces balises n'a fonctionné. En fait, selon un rapport de l'OACI, sur 173 accidents d'avions équipés de balises, celles-ci se ne se sont déclenchées que dans 39 cas[29]. Le rapport d'enquête de l'AF447 avait d'ailleurs suggéré des améliorations en la matière.

Mais sur cet aspect comme sur beaucoup d'autres, les mesures prises donnent souvent l'impression de « trop peu, trop tard ». Nombre de pilotes s'alarment de la lenteur des régulateurs à imposer de nouvelles mesures. Alors que l'expérience de la perte en mer de

l'AF447 avait permis d'identifier nombre d'améliorations pour faciliter les recherches dans un cas semblable, force est de constater que, cinq ans après, quand la situation s'est répétée avec le MH370, aucune des mesures suggérées n'était encore en vigueur. « C'est inadmissible ! s'insurge Laurent Lamy. Cela ne fait que renouveler notre tristesse de voir que ce qui a été appris au prix de 228 vies sur l'AF447 n'a même pas été mis en œuvre cinq ans plus tard. » D'ici au 1er janvier 2018, les pingers des boîtes noires devront émettre pendant quatre-vingt-dix jours (plutôt que trente) et la balise devra être capable d'émettre plus loin. D'ici au 1er janvier 2020, les boîtes noires devront être éjectables et flottantes. Si Malaysia Airlines avait déjà mis en œuvre ces trois mesures, elles auraient certainement facilité la localisation de l'avion du vol MH370 ; si tant est qu'il soit là où on le cherche.

Au terme de cette analyse fragmentaire de quelques accidents d'avion de ligne, deux points communs apparaissent malgré leur immense diversité.

Nonobstant le nombre de victimes et les drames humains que ces crashs aériens suscitent, c'est souvent l'opacité des enquêtes qui aggrave, voire décuple le traumatisme initial des proches des victimes. Opaques, ces enquêtes sont toujours longues, laborieuses, compliquées et soumises à d'énormes pressions politiques, diplomatiques et économiques.

Le deuil des proches est dérangé, secoué, réveillé au gré de chaque étape, de chaque doute, de chaque nouvelle information, vraie ou fausse. Dans le cas du MH370, leur deuil a carrément été confisqué aux familles, rendu impossible par l'absence totale de preuves crédibles, y compris du crash même.

Quant au parti pris et à la tendance marquée de ces enquêtes à vouloir mettre en cause les pilotes plutôt que les machines, je

n'imaginais pas, en décidant d'observer à titre comparatif quelques cas de crashs célèbres, ouvrir pareille boîte de Pandore. Je ne m'attendais pas à découvrir une telle hypocrisie des avionneurs et des États. Je ne soupçonnais pas l'ampleur des moyens déployés dans certains cas pour étouffer la cause réelle mais inavouable d'un crash d'avion.

Car c'est rarement la cause apparente qui est la cause véritable de l'accident.

C'est rarement la cause officielle qui est la cause véritable de l'accident.

C'est rarement ce qui est dit au début qui sera finalement avéré.

Et il n'y a d'ailleurs rarement qu'une cause, mais plus souvent une conjonction de paramètres…

Bref, c'est rarement la vérité qui sauve sa peau dans un crash aérien.

Dans le cas du MH370, que sa « disparition » soit liée à une erreur humaine, à une défaillance technique ou à une bavure militaire, on aura compris que les écrans de fumée et les manœuvres de diversion déployés pour brouiller les pistes ou confondre les esprits sont plus épais que le manteau de la jungle malaise.

1. Divers documentaires et contre-enquêtes ont évoqué d'autres raisons pour l'accident du Concorde, notamment un feu dans l'un des réacteurs.

2. Rapport préliminaire du BEA sur le vol Germanwings 9525, mai 2015.

3. Vol d'Air New Zealand NZ176 du 21 mai 2014, entre Perth (Australie) et Auckland (Nouvelle-Zélande).

4. National Transportation Safety Committee, « Investigation of Aircraft Accident Silk Air Flight MI 185 Boeing B737-300, 9V-TRF Musi River, Palembang, Indonesia, 19 December 1997, Final report », Jakarta, 14 décembre 2000.

5. Vol 517 de Eastwind Airlines, le 6 juin 1996.

6. Jean-Paul Mari, « Contre-enquête sur une catastrophe aérienne, EgyptAir : le suicide était presque parfait », 9 décembre 1999. http://www.grands-reporters.com

7. *Ibid.*

8. *Ibid.*

9. FAA : Federal Aviation Administration, Direction de l'aviation civile fédérale américaine.

10. « Mayday – S03E08 – Death and Denial (Egypt Air 990) », 2 novembre 2005, Air Crash Investigation, National Geographic.

11. Taiwan Aviation Safety Council, « ASC Releases factual data report of GE 235 occurrence », 2 juillet 2015.

12. Présentation du BEA, « Rapport final – Accident survenu le 1er juin 2009 à l'Airbus A330-203 exploité par Air France, vol AF447 Rio de Janeiro-Paris », 5 juillet 2012.

13. « Commission d'enquête sur l'accident survenu le 26 juin 1988 à Mulhouse-Habsheim (68) à l'Airbus A320, immatriculé F-GFKC, le 24 avril 1990 », p. 20.

14. Document SNPL, « Habsheim ou la Raison d'État », par P. Gille et H. Gendre, disponible en ligne : http://www.crashdehabsheim.net/Dossier%20SNPL%20presentation.htm

15. Ina, « Suite crash Airbus Mulhouse », 2 juin 1989, disponible en ligne : http://www.ina.fr/video/CAC90001481

16. Norbert Jacquet, *Airbus, l'assassin habite à l'Élysée*, Éditions Premières Lignes, 1994, p. 75.

17. Dutch Safety Board, « MH17, Final Report Crash of Malaysia Airlines », La Haye, octobre 2015.

18. Communiqué de presse, La Haye, 13 octobre 2015.

19. Dutch Safety Board, « MH17, Final Report Crash of Malaysia Airlines », *op. cit.*, p. 263.

20. L'attaque du 17 mai 1987 contre l'USS *Stark* fit 37 morts du côté américain.

21. Cour internationale de justice, « Affaire de l'incident aérien du 3 juillet 1988 (République islamique d'Iran c. États-Unis d'Amérique) », Volume II, La Haye, 2000, p. 22 : *« The aircraft was perceived as a military aircraft with hostile intentions and was destroyed by two surface-to-air missiles. »*

22. A. Frank Taylor, *A Case History Involving Wreckage Analysis, Lessons from the Ustica Investigations*, Cranfield University, octobre 1998.

23. Giuliano Gallo, « Strani suicide o incidenti : 15 morti misteriose dopo la tragedia », *Corriere della Sera*, 18 juin 1997.

24. Déclaration faite à la radio publique et à la chaîne de télévision Sky : « Les Français savaient que l'avion de Kadhafi devait passer [sur cette route]. […] Ce sont eux qui, avec un avion de la marine, ont tiré un missile… », citée dans l'article du *Monde diplomatique* de juillet 2014 par Andrea Purgatori.

25. Giovanni Fasanella et Rosario Priore, *Intrigo internazionale*, Milan, Chiare Lettere, 2010.

26. Des incidents similaires s'étaient déjà produits, notamment moins d'un an avant ; le même appareil avait souffert d'une décompression rapide liée à un défaut de la porte arrière. Les pilotes avaient toutefois réussi à amener l'avion à une altitude respirable et cet incident ne s'était soldé par aucun blessé.

27. General Civil Aviation Authority of the United Arab Emirates, « Air Accident Investigation Report on Uncontained Cargo Fire Leading to Loss of Control Inflight and Uncontrolled Descent Into Terrain Boeing 747-44AF N571UP », Dubaï, 3 septembre 2010.

28. OACI : Organisation internationale de l'aviation civile (ICAO en anglais).

29. « Factual Information Report Safety Investigation for MH370 », *op. cit.*, p. 33.

10

Qu’a-t-il pu se passer ?

Un Boeing 777 ne disparaît pas : c’est une lapalissade. L’avion peut être détourné par des pirates de l’air ; il peut être victime d’une attaque terroriste, il peut exploser en vol si une bombe se déclenche à bord ; il peut être victime de la folie meurtrière de l’un des pilotes ; il peut subir une grave défaillance que les pilotes ne sont pas capables de maîtriser ; il peut encore être abattu, accidentellement – c’est alors une énorme bavure –, ou délibérément – c’est alors un acte de guerre.

Mais comment faire croire à l’opinion publique du XXIe siècle qu’un objet volant de la taille de deux baleines bleues mises bout à bout, *made in USA*, bourré d’électronique, avec des centaines de téléphones portables et localisables à bord, a « disparu mystérieusement » ? Le scénario de la « disparition » est moins acceptable que jamais à l’époque des drones et de l’hypersurveillance en tout genre, alors que, depuis Spoutnik et Explorer 1, à la fin des années 1950, les technologies du renseignement furtif à partir de l’espace (satellites américains Lacrosse, Topaz, etc.) ont fait des progrès phénoménaux.

Parmi les millions de gens intrigués comme moi par ce « mystère », nombreux sont ceux qui ont fini par se satisfaire d’un scénario ; ils s’y cramponnent sans se donner la peine de le

confronter sérieusement à la réalité. Fin 2015, un confrère de Hong Kong, Nick Gentle, m'a proposé une explication simple et définitive. À la suite d'une grave avarie, le pilote en fonction fait demi-tour et amorce un retour vers l'aéroport le plus proche ; mais au lieu de taper, de mémoire, le code IACO[1] de l'aéroport malaisien qu'il vise, celui de Langkawi, il entre par erreur le code d'un aéroport en Antarctique. « Il n'y a que deux lettres de différence entre les deux codes », m'affirme mon interlocuteur. En quelques minutes, les deux pilotes sont sous l'effet de l'hypoxie, tandis que l'avion a mis le cap sur l'Antarctique. Une erreur de typographie ; je trouve l'hypothèse simple et efficace. Mais en vérifiant, je constate que le code IACO de Langkawi est WMKL ; celui de l'aéroport de la base australienne sur la côte Budd de l'Antarctique est YWKS. Il n'y a finalement qu'une lettre au bon endroit dans la « combinaison ». En statistique, avec une telle marge de manœuvre, on pourrait faire aller l'avion à peu près n'importe où sur la planète… Encore une fois, l'histoire est séduisante, bien plus que la version officielle, mais elle le serait vraiment si elle correspondait davantage à un petit morceau de réalité.

À ce stade de l'enquête, combien de fausses pistes a-t-on fermées ? Et combien d'autres pistes va-t-il encore falloir fermer pour s'approcher de la vérité ?

La version officielle chancelle

Avant d'envisager d'éventuels scénarios plausibles, réexaminons attentivement la version officielle.

Lorsque le samedi 15 mars 2014, le Premier ministre malaisien Najib Razak a parlé d'« acte délibéré », il a mis clairement en cause la

culpabilité de « quelqu'un » à bord de l'avion. Son principal argument reposait sur le fait que ce coupable avait successivement éteint le système Acars, puis le transpondeur, avant de détourner radicalement l'avion de sa destination, jusqu'à le précipiter au milieu de l'océan Indien.

On l'a vu, rien, sous aucune circonstance, ne justifie d'éteindre le système Acars (chapitre 1). Comment, au juste, sait-on que le système Acars a été éteint délibérément ? J'ai consulté plusieurs experts sur la question : il n'y a en fait aucune trace ni aucune preuve que le système Acars ait été activement éteint ou non. Le système, capable d'envoyer des pings pour vérifier que l'avion est toujours là, n'envoie pas de message quand il s'éteint. D'ailleurs, le rapport officiel provisoire du 8 mars 2015 ne l'explicite d'aucune manière et ne réitère pas cette version des faits. Pour ce qui est des faits avérés, on sait simplement que le dernier bulletin Acars a été émis à 1 h 07. On sait ensuite que le bulletin de 1 h 37 n'a pas été reçu par Inmarsat, par qui transitent les informations destinées à Malaysia Airlines et à Boeing. Rien de plus. Ce « détail », le plus crucial et le plus chargé, symboliquement et émotionnellement, de toute la version officielle, ne repose en fait sur… rien. L'extinction « délibérée » du système Acars est une pure conjecture du Premier ministre malaisien, Najib Razak. A-t-on réalisé l'énormité de cette imposture ?

Quant au transpondeur, les radars malaisiens, vietnamiens et thaïlandais concordent sur la perte du signalement A2157 (le code du MH370) entre 1 h 21, après le passage de la balise Igari, et 1 h 35, après la balise Bitod. Le MH370 a alors bel et bien disparu des écrans radar. L'extinction du transpondeur a certes cet effet. Pourtant, quand bien même un avion a éteint son transpondeur et qu'il disparaît des

écrans radar civils (dits secondaires), il reste repérable (mais pas identifiable) par les radars militaires (dits primaires).

La trace laissée par le MH370 sur les radars militaires de la région est donc fondamentale pour confirmer la route détournée par laquelle l'avion est censé être passé après s'être écarté de sa route d'origine vers Pékin.

La seule et unique « image radar » connue, en la matière, est celle montrée aux familles chinoises à l'hôtel le Lido de Pékin, le 21 mars, intitulée « Military Radar Plot from Pulau Perak to Last Plot at 02:22 ». Au fil du temps, ses multiples défauts lui ont finalement fait perdre toute crédibilité. « Toutes les annotations ajoutées par la Malaisie sur l'image radar montrée ce jour-là étaient fausses, et comme le projecteur était mal réglé, il manquait aussi une partie de l'image », m'avait déjà indiqué l'astrophysicien britannique Duncan Steel de l'Independent Group, fin 2014. Le MHiste néo-zélandais, Simon Gunson, qui a comparé cette image avec un retour de radar civil en a conclu que ce n'était sans doute qu'un bricolage maladroit réalisé par la société de relations publiques embauchée pour gérer la crise avec les familles. Ce cliché, quand il fut diffusé, constituait pourtant la première et seule preuve tangible que l'avion s'était détourné vers l'ouest.

Dès août 2014, Duncan Steel avait reconstitué[2] la carte de tous les radars militaires susceptibles d'avoir vu le Boeing de Malaysia Airlines. Il en a identifié treize[3]. D'après Duncan Steel, une fois sorti de la couverture des excellents radars français (Thales) et britanniques (Marconi) dont dispose la Malaisie, le MH370 est encore dans la zone d'au moins deux radars indonésiens et d'un radar thaïlandais. Au sud de Java, l'Australie dispose de radars sur les îles Cocos et Christmas. Pourtant, aucun pays de la région n'a procuré la moindre image de radars, ni civils, ni militaires. Les navires

américains présents dans la région, notamment du fait de l'exercice militaire « Cope Tiger[4] », n'ont rien partagé non plus.

À l'été 2015, Victor Iannello, autre membre de l'IG, a réexaminé les données radar[5] décrites (mais sans qu'aucune image ne soit montrée) dans les rapports officiels malaisiens et australiens. Il a repris un certain nombre de travaux précédents sur le sujet. Cela lui a permis de mettre en lumière une série d'incohérences et d'erreurs, à commencer par le fameux « demi-tour gauche » de l'avion, tel qu'il est décrit par les documents officiels rendus publics. Selon cet ingénieur en science nucléaire, ce virage est tout simplement au-delà des performances techniques du Boeing 777. Il propose comme explication que deux images radars se sont superposées, celle du MH370 et celle d'un autre avion qui aurait plus ou moins coupé sa route. « Fondamentalement, j'en viens à penser qu'il est possible qu'aucun radar n'ait jamais capturé la trace du MH370 », m'indique Victor Iannello lors d'un entretien téléphonique au sujet de son étude. Il a envoyé une série de questions à l'équipe de l'enquête officielle, qui lui a promis les réponses et les données attendues dans le prochain rapport d'enquête, en mars 2016. Un autre membre américain de l'IG m'indique par ailleurs que la Malaisie a partagé « très peu d'informations en provenance de ses radars, même avec l'équipe australienne. L'ATSB ne comprend pas que la Malaisie ne partage pas plus d'informations. »

Finalement, seule l'armée de l'air indonésienne a confirmé que ses radars avaient vu la trace du passage aller du MH370 au début de son vol vers Pékin, jusqu'à la balise Igari, mais n'avaient aucun écho radar de son retour, quand le MH370 a, selon la version officielle, retraversé la péninsule malaisienne. L'excuse souvent entendue fut que les pays ne partagent pas ce type d'informations pour des raisons

stratégiques de défense. Mais l'argument est-il pertinent quand il s'agit de localiser un avion avec 239 civils à bord ?

Se peut-il, plus simplement, que ces pays n'aient pas partagé leurs images radar du MH370 tout simplement parce qu'ils n'en avaient pas ? Soit parce que tous les radars de la région étaient simultanément en panne ou éteints, soit, plus simplement, parce que le MH370 n'est jamais passé là où il est censé être passé, selon la version officielle.

On ne sait finalement qu'une chose : aucun pays, aucun navire de la région n'a partagé la moindre image radar montrant la trace du MH370 sur sa drôle de route.

Est-il utile de rappeler que le détroit de Malacca, où, selon la version officielle, le MH370 a été vu pour la dernière fois, est l'un des couloirs maritimes les plus denses et les plus stratégiques de la planète ? C'est par là que passe tout le pétrole destiné à la Chine et au Japon. C'est aussi par là que passe une énorme partie de la production chinoise. Je m'y étais intéressée à l'occasion d'un long documentaire réalisé pour Arte sur la piraterie maritime[6] en 2006. Les marines indonésienne, malaisienne et singapourienne surveillent la région de près. Les bâtiments américains ne sont jamais très loin. Outre l'importance de la VII^{e} flotte américaine (200 bateaux et sous-marins, 140 000 hommes et plus de 1 000 avions), dont la zone couvre tout le Pacifique et s'étend jusqu'au milieu de l'océan Indien, les États-Unis disposent d'une présence militaire navale et aérienne permanente, de fait sinon de droit, à Singapour. Depuis les attaques du 11-Septembre, le rôle de Singapour comme base asiatique de la CIA et du MI6 ne s'est que renforcé. Un pilote de la compagnie aérienne Cathay Pacific qui vole régulièrement sur cette zone me disait avoir récemment été alerté, par le contrôle aérien, à propos d'un « trafic non identifié ». « Ils nous ont dit : "Au-dessus de vous,

altitude inconnue.” Nous avons regardé et avons vu un drone, plusieurs milliers de pieds plus haut », raconte-t-il, amusé.

Forte présence marine et aérienne, civile et militaire, radars, drones, satellites : objectivement, le détroit de Malacca est l’un des pires endroits du monde pour espérer passer incognito ou disparaître mystérieusement.

Dans ce contexte, la Malaisie aurait laissé passer un Boeing 777 qui ne communiquait plus avec le contrôle aérien et qui survolait le pays à contresens de sa route ? Interrogé par la télévision australienne[7] ABC, quelques semaines après la perte du MH370, le ministre de la Défense et des Transports malaisien, Hishammuddin Hussein, s’était ainsi justifié de son inaction : « C’était un avion commercial, de chez nous, sur notre territoire, nous ne sommes en guerre avec personne… que voulez-vous faire ? » Et d’ajouter : « Le descendre ? Les Américains auraient sans doute fait cela ! » Étonnantes réflexions ! Il laissait ainsi entendre que l’avion avait été identifié et jugé inoffensif. Mais si le transpondeur était éteint, comment savait-il que c’était l’inoffensif MH370 ? Et si on savait que c’était bien le MH370, totalement hors de sa route, n’y avait-il pas lieu, non pas de le « descendre », « comme auraient fait les États-Unis », mais au moins de s’en inquiéter ?

Ce qui s’apparente à un niveau de laxisme exceptionnel, même dans le contexte malaisien, est d’autant moins crédible que la Malaisie est membre depuis 1971 du FPDA, le *Five Power Defense Agreement*, l’Accord de défense des cinq puissances[8] qui rassemble le Royaume-Uni, l’Australie, la Nouvelle-Zélande, Singapour et la Malaisie. En cas d’intrusion aérienne, des protocoles précis imposent à des avions de chasse de décoller en quelques minutes, selon des standards occidentaux. Depuis les attaques du 11-Septembre, les tours jumelles Petronas[9] sont considérées comme une cible idéale

d'attaques terroristes, ce qui a stimulé une mise au point très attentive de ces procédures.

Il y a plus surprenant encore. Selon la version officielle, le MH370 a survolé la base aérienne de Butterworth, à Penang. Or, où se trouve le centre du système de défense aérien intégré du FPDA ? À la base de Butterworth même ! Et qui commande ce système de défense ? Un *air vice-marshall* australien, un officier deux étoiles, équivalent d'un général de brigade.

On a beaucoup reproché son inaction, son laxisme, son manque de professionnalisme à la Malaisie. N'est-ce pourtant pas, pour répondre précisément à ce type de situations – un avion non identifié survolant le territoire – qu'existe le fameux système de défense aérien intégré, dirigé par de « vrais pros », comme il fut dit des Australiens à l'occasion des recherches sous-marines ? Le cas échéant, pourquoi ce cas d'école n'a-t-il déclenché aucune réaction dans la base aérienne de Butterworth, sous commandement australien ? Est-ce que, là aussi, comme devant les radars malaisiens, tout le monde dormait ? Où est-ce que l'avion n'est tout simplement pas passé au-dessus du centre de défense aérienne des « cinq puissances » ?

Il est par ailleurs difficile de connaître précisément l'activité officielle de la VII^{e} flotte dans la région à cette époque, car le site du Commandement du Pacifique (PACOM) américain, généralement prolixe, n'a pas publié un seul communiqué entre le 10 février 2014 et le 7 avril 2014, soit pendant les deux mois qui entourent la perte du MH370. Par contraste, au mois de mars 2015, le PACOM publie 121 communiqués. Jamais, depuis, on observe un tel « trou » dans les archives du PACOM. Qu'a-t-il pu se passer qui justifie un tel black-out ?

À moins que d'authentiques images radar ne soient un jour dévoilées, il ne reste donc rien de solide pour valider la thèse de

l'« acte délibéré ». Rien ne prouve l'extinction délibérée du système Acars ou du transpondeur. Aucune image radar brute, pas même de Malaisie, n'a permis de confirmer que le MH370 avait bien effectué la route sophistiquée décrite par la version officielle. Rien ne justifie que le système de défense aérien intégré n'ait été activé par le passage d'un Boeing 777, non pas à proximité, mais au-dessus du centre de coordination même du dispositif de défense aérienne.

Il ne reste donc plus que les pings d'Inmarsat pour soutenir la version officielle.

Les doutes s'accumulent sur le rôle et la sincérité d'Inmarsat

On l'a vu, Inmarsat a une excellente réputation dans l'industrie : fiable, performante, à l'avant-garde. Tellement à l'avant-garde que l'entreprise a les moyens de pister même un avion qui aurait coupé tous ses moyens de communication, ce qui va bien au-delà de sa mission contractuelle.

Pourtant, dès le début, certains ingénieurs d'Inmarsat ont exprimé des doutes. L'un d'eux a même imaginé qu'un hacker de haut niveau « jouait un tour à Inmarsat », que « l'avion était quelque part et que quelqu'un se faisait passer pour l'avion ». Son témoignage figure dans le documentaire de la BBC consacré au sujet[10]. Le doute quant à l'authenticité et à la fiabilité de ces pings sur lesquels repose toute la théorie du crash dans l'océan Indien a donc existé dès les premiers jours, au sein même de l'équipe d'Inmarsat.

J'ai eu un autre écho de ces doutes. À l'automne 2015, lors d'un dîner entre jeunes, l'un des membres du groupe a mentionné qu'il se passionnait pour l'histoire de cet avion perdu localisé au beau milieu

de l'océan Indien par les pings d'une société de satellites. Il eut alors la surprise de se faire interrompre par l'un de ses amis, qui lui dit : « Laisse tomber, mon père travaille pour Inmarsat. Ils savent très bien ce qui s'est passé, l'avion n'est pas du tout là où on le cherche ! » Si cette information est exacte, elle est effrayante de conséquences. La personne qui m'a décrit l'anecdote était présente à ce dîner et je n'ai aucune raison de douter de sa parole. Le parent en question, sollicité par la suite pour plus de détails, a tout nié avec véhémence, en proie à une indéniable panique : « Tout ceci n'a jamais été ni mentionné, ni entendu et ne doit strictement plus jamais être discuté. » Un ancien employé d'Inmarsat m'a par ailleurs confirmé que la société disposait d'une technologie qui lui permettait de localiser les avions abonnés à ses services, mais que les clients eux mêmes ne le savaient pas.

Ce qui est sûr c'est qu'Inmarsat n'a jamais voulu partager l'ensemble de ses fameuses données, ni avec les scientifiques indépendants de l'IG, ni avec les familles qui réclament de pouvoir en tirer une étude indépendante (voir le chapitre 6). Qu'y a-t-il à craindre ? Un œil critique serait-il capable d'y déceler des anomalies ?

Logiquement, l'entreprise devrait souhaiter que le monde entier connaisse sa contribution exceptionnelle à la résolution de cette incroyable énigme. Tout scientifique expose sa théorie et ses calculs afin que d'autres puissent les vérifier. Inmarsat, au contraire, se tait et s'enferme. Elle refuse de donner des interviews. Elle reçoit pourtant 3 000 demandes de médias en quatre jours[11]. L'entreprise renverra ensuite aux deux seuls programmes auxquels elle a accepté de participer : l'un de la BBC, l'autre pour CNN. Rien pour les médias chinois ou malaisiens. En décembre 2014, Mark Dickinson, le vice-président de la partie « Satellites » chez Inmarsat, donne également une interview au magazine spécialisé *Satellite Today*. Quand je demande à mon tour une interview, à l'été 2015, le service de presse

me suggère d'adresser mes questions au sujet d'Inmarsat à la Malaisie ou à l'Australie… Inmarsat ignore même les demandes d'informations officielles de l'enquête judiciaire française.

Certes, l'entreprise est beaucoup plus « sensible » qu'il n'y paraît. Sa branche « Inmarsat Government » compte, parmi ses clients, les plus grandes armées du monde. Elle fournit ses services tant au Pentagone qu'au ministère de la Défense britannique. Pendant plusieurs années et jusqu'en 2011, elle a eu comme l'un de ses principaux actionnaires (27 %) Harbinger Group, l'entreprise américaine cofondée par Bush père et un ancien agent de la CIA. Divers épisodes par la suite ont confirmé les liens entre Harbinger et l'agence de renseignements américaine. Signe de ses relations étroites avec le Pentagone, Inmarsat a annoncé le 20 mars 2014 que le général C. Robert Kehler, de l'armée de l'air américaine, rejoignait son conseil d'administration. Jusqu'à la fin 2013, le général Kehler dirigeait le Commandement stratégique américain. Il répondait alors directement au président américain et au secrétaire à la Défense pour toutes les opérations et tous les projets de l'ensemble des forces américaines, en matière de dissuasion stratégique, d'espace et de cyberespace.

Lors du déplacement officiel du président chinois en Grande-Bretagne, en octobre 2015, Xi Jinping n'a rendu visite qu'à une seule entreprise britannique : Inmarsat[12]. Cette visite a « beaucoup surpris » dans le milieu « car on sait tous qu'Inmarsat travaille beaucoup pour les États-Unis et pour le Royaume-Uni », m'indique-t-on. Selon le *Financial Times*, le gouvernement chinois aurait signé un projet de plusieurs centaines de millions de dollars à cette occasion.

Certains MHistes se sont par ailleurs interrogés sur la mort subite d'un employé d'Inmarsat impliqué dans l'analyse des données du vol MH370 et décrit par son patron comme « un membre-clé de

l'équipe[13] ». Intrigué par cette information, le MHiste Rand Mayer m'a raconté avoir rusé en appelant Inmarsat après les heures de bureau. Il a ainsi appris que l'homme, décédé d'une « crise cardiaque », s'appelait Stuart James Fairbairn. Ce contrôleur de satellite, jeune quinquagénaire, est mort le 17 mars 2014 alors même que la version définitive de la perte du MH370, celle du crash dans l'océan Indien, allait être incessamment annoncée. Sa notice nécrologique indique qu'il est mort « subitement mais paisiblement ».

En somme, que reste-t-il de la version officielle ? L'« acte délibéré », concept qui avait déjà servi pour incriminer injustement le copilote du vol EgyptAir 990 afin de masquer une défaillance technique, est une conjecture du Premier ministre Najib Razak. Il n'y a aucune image radar pour venir à l'appui de la route prise par le MH370 selon la version officielle. Et avec l'échec des recherches sous-marines, qui n'ont finalement rien trouvé dans la zone jugée prioritaire, laquelle représentait 97 % des lieux possibles de crash du MH370, même les irréductibles cartésiens et les jusqu'au-boutistes de l'IG commencent à perdre confiance et espoir en les données d'Inmarsat. Il y a désormais deux grandes écoles de pensée, parmi les MHistes : ceux qui « croient », car c'est bien désormais une question de foi, en la validité des pings d'Inmarsat, et ceux qui n'y « croient » pas ou plus.

Alors que la version officielle ressemble de plus en plus, elle aussi, à une fausse piste, qu'est-il possible d'imaginer comme scénario plausible des derniers moments du vol MH370 ? J'ai retenu trois hypothèses : la crise de folie du pilote, le vol fantôme suite à un feu à bord et la perte totale de l'avion après une destruction soudaine de l'appareil. Examinons-les et confrontons-les aux indices disponibles et aux morceaux de réalité connus.

La crise d'amok du pilote ?

On l'a compris, accuser le pilote est la solution la plus facile et l'option favorite des enquêteurs. Imaginons que Zaharie Ahmad Shah, fou d'aviation et pilote émérite, ait décidé d'en finir avec la vie. Il veut toutefois faire cela avec le panache qui le caractérise. Il va non seulement mourir mais il va piéger les autorités, être plus malin que les contrôleurs aériens, prendre en défaut les militaires malaisiens, ridiculiser Boeing et mettre en évidence les défauts des technologies de communication aérienne. Bref il va faire ce que personne n'a jamais réussi à faire : perdre son avion et ses passagers à jamais, le tout sans laisser de traces. Il a parfaitement choisi son moment pour démarrer son action. Au bout de quarante minutes de vol, l'ascension est terminée, l'avion a quitté le ciel malaisien et ne s'est pas encore manifesté auprès des autorités vietnamiennes. Mais il n'y a pas urgence. Tout se passe bien. Le commandant de bord, Zaharie Ahmad Shah, demande alors à son copilote de quitter les commandes et d'aller saluer les passagers de première classe, comme cela se fait souvent sur MAS, à ce moment-là du vol. Dès lors, s'enfermant dans le cockpit et désormais seul aux commandes, il met en route son plan diabolique : virage à l'ouest, survol de la frontière Malaisie-Thaïlande pour n'alerter personne, détour au nord pour éviter l'Indonésie, puis cap vers le grand sud, où il réussit ce qu'aucun pilote expérimenté ne pense faisable : un amerrissage en haute mer suffisamment « doux » pour que l'avion coule plus ou moins en un morceau… L'histoire, même irréaliste, est facile à raconter, facile à comprendre, facile à répéter.

Le scénario peut même être enrichi d'une touche locale : le pilote serait devenu « amok ». L'amok est un accès subit de folie meurtrière qui se termine par la mort de l'homme atteint, après que celui-ci a tué un grand nombre d'autres personnes. Le mot malais, qui désigne

« une forme de suicide accompagné d'une libération des pulsions homicides du sujet », est entré dans le langage courant en anglais pour signifier « devenir fou ». Ce comportement, particulièrement connu et reconnu en Malaisie et en Indonésie, est mentionné par de nombreux auteurs qui se sont intéressés à la région : Stefan Zweig, Rudyard Kipling, Henri Fauconnier, Romain Gary, etc. Bien que traditionnellement l'amok sévisse avec un kriss, poignard à la lame tranchante sur ses deux bords, les ethnologues et les psychiatres s'accordent à dire que la même crise peut désormais faire appel à d'autres moyens. L'amok survient plutôt chez l'homme mûr, qui a cumulé nombre de frustrations, lesquelles déclenchent chez lui un désir de vengeance : le scénario de l'amok semble fait sur mesure pour Captain Zaharie Ahmad Shah.

Cette hypothèse exonère tout le monde sauf le pilote et elle s'accorde avec la version officielle : l'« acte délibéré », la route étrangement sophistiquée de l'avion jusqu'au crash dans le grand sud indiqué par les pings d'Inmarsat. Elle explique même l'absence de débris, pour qui veut croire en la possibilité totalement irréaliste d'un amerrissage en douceur en plein océan Indien. Des milliers d'articles et au moins deux livres à charge ont affirmé que le pilote avait tout planifié et était le seul responsable de la perte de l'avion. C'est vraisemblablement un récit de ce type que les enquêteurs vont privilégier dans le rapport final sur la perte du MH370, attendu pour mars 2016. Objectivement, si c'est lui, tout s'explique.

Mais pour valider, ou non, un scénario basé sur la culpabilité du pilote, encore faut-il avoir des indices sérieux sur la personnalité ou les motivations de Captain Zaharie Ahmad Shah. Après plusieurs tentatives infructueuses lors de mes précédents séjours à Kuala Lumpur, plusieurs proches du commandant ont enfin accepté de me parler en octobre 2015.

Pour l'honneur d'un commandant de bord

La femme au sourire bienveillant que je retrouve dans le lobby d'un grand hôtel de Kuala Lumpur est la sœur aînée du pilote. Comme tous les Malais, elle porte sa main au cœur après avoir serré la mienne, un geste simple et courant en Malaisie que j'ai toujours trouvé très beau. Plus d'un an et demi après la perte de l'avion, Sakinab Shah est encore profondément affectée ; non seulement d'avoir perdu son frère, mais aussi de tout le mal qui a été dit et écrit sur lui. Elle est l'aînée de neuf enfants ; Zaharie, Hari pour les intimes, était le huitième de la fratrie, il avait dix-sept ans de moins qu'elle. On devine que c'était son petit frère préféré. Elle savait « à peu près tout de lui » tant ils étaient proches.

Pour cette grande famille installée à Penang[14] dans les années 1950, les débuts furent difficiles. Le père était policier. Les enfants comprirent l'importance de réussir leurs études. Sakinab mentionne l'une de ses sœurs qui est psychiatre en Irlande, une autre qui est professeur de sociologie en Malaisie. « Plus tard, on taquinait Hari car c'est le seul qui ne soit pas allé à l'université », dit-elle. Pourtant, un petit voisin qui est aujourd'hui devenu un homme d'affaires accompli, « Dr Ghouse », se souvient de Hari, son aîné d'un ou deux ans, comme d'un paresseux très malin. Quand nous nous rencontrons, autour d'un *teh tarik*[15], Dr Ghouse me raconte quelques anecdotes de jeunesse. Ils faisaient vaguement partie de la même bande de collégiens de la Penang Free School, la plus vieille école de Malaisie, dont la devise est *« Fortis atque fidelis »*, « Fort et loyal », et qui compte nombre de sultans et de ministres parmi ses anciens élèves. Si Hari le voyait sécher avec ses devoirs du soir, il posait son vélo et venait l'aider.

Zaharie eut très tôt la passion de voler. Il fit sa première formation de pilote aux Philippines, et rejoignit tout de suite après Malaysia

Airlines. De fil en aiguille, il atteignit l'un des plus hauts postes possibles au sein de la compagnie : pilote de Boeing 777, instructeur et contrôleur. Quand il ne volait pas pour MAS, il donnait des cours de pilotage, faisait voler ses avions télécommandés, bricolait son simulateur ou faisait des vidéos qu'il mettait en ligne. Voler était son métier, son hobby, sa passion.

« Il avait un bon salaire, et tellement de temps libre en tant que pilote qu'il passait un temps fou à bricoler. Il était capable de faire à peu près n'importe quoi. Sa dernière invention était une télécommande pour faire monter et descendre un lustre dans sa maison. Quand il cuisinait un nouveau plat, il fallait toujours qu'il nous l'apporte pour nous le faire goûter. Un jour, il a essayé de faire croire à mon mari qu'il avait fait lui-même les raviolis vapeur qu'il avait ajoutés dans sa soupe. Mais mon mari, qui était chinois, n'a pas été dupe ! » se souvient Sakinab, entre rires et larmes.

« Tout le monde l'aimait bien. Quand il venait au cabinet, il s'intéressait à tous, il avait toujours quelque chose à raconter », me confirme le Dr Resha Malik, sa dentiste, qui accepte de répondre à mes questions, à proximité de son cabinet. Je plaisante avec cette femme charmante sur son nom irakien : si certains tabloïds britanniques avaient su que la dentiste du commandant de bord était irakienne, ils auraient sans doute ajouté cela à la liste des indices suspects ! Le Dr. Malik m'indique que, quelques jours avant le 8 mars, elle a appelé son patient pour lui dire que sa couronne était prête. Il était alors à Dubaï. La couronne de Captain Shah est restée sur son étagère… Cette information tout à fait anecdotique a néanmoins le mérite d'infirmer la rumeur troublante qui s'était largement répandue selon laquelle le commandant de bord n'avait aucun engagement après le 8 mars, un « agenda vide », avait-on lu et entendu. Il avait au moins un rendez-vous important avec sa dentiste.

J’ai aussi demandé à Sakinab des explications sur le prétendu départ de l’épouse du commandant de bord, Faizah, largement diffusé – elle aurait quitté le domicile conjugal le soir même du vol. Sakinab m’a expliqué que le couple avait deux maisons. « Grâce à sa bonne situation, Hari avait eu envie de s’acheter une maison plus grande que la première, qui était vraiment modeste. De tous les frères et sœurs, c’est lui qui avait la plus petite. Mais Faizah n’a jamais eu envie de déménager ni de décorer la nouvelle maison… » Ainsi, quand il était là, tout le monde vivait dans la nouvelle maison. Et dès que le commandant de bord repartait en voyage, sa femme retournait dans leur première maison. « C’était leur routine », m’affirme Sakinab. L’information qui avait donné lieu a tant de spéculations était donc vraie, techniquement, mais pas dans le sens où tout le monde l’avait comprise. Les faits réels n’entraînaient aucune des implications émotionnelles imaginées.

Quant à la photo de Zaharie Ahmad Shah avec une jolie jeune femme voilée non identifiée et des jeunes enfants dans un canapé, publiée sans légende quand l’attention se focalisait sur les pilotes, Sakinab m’explique qu’il s’agit de sa nièce, un jour de Hari Raya[16]. Elle l’appelle sur-le-champ pour vérifier les détails. La jeune femme avait elle-même posté de bonne foi cette photo sur sa page Facebook, en souvenir de son oncle, sans imaginer un instant que ce cliché contribuerait à la campagne de dénigrement contre le commandant de bord.

J’aimerais rencontrer Faizah, l’épouse du pilote ; Sakinab m’informe qu’elle ne va pas bien du tout. Ses enfants s’inquiètent pour elle. « La famille vit un enfer », me dit Sakinab. Le temps ne fait qu’aggraver sa blessure. C’est devant ces vies simples, honnêtes et heureuses, ravagées, au-delà du choc initial, par la gangrène du mystère, que je redouble de détermination dans cette enquête.

Bien qu'il n'ait plus revu Hari depuis leur jeunesse, c'est Dr Ghouse, le lointain ami d'enfance, qui a créé la page Facebook « Friends of Captain Zaharie MH370 ». L'initiative lui a tout de même valu une visite de la « Special Branch », les services malaisiens de sécurité intérieure. « Je leur ai dit que c'était à eux de veiller à ne communiquer que la vérité. S'il n'y avait pas autant de rumeurs pour salir Hari, je n'aurais pas besoin de faire ça. » Cette démarche pour le défendre lui permit d'être en contact avec de nombreux amis, confrères et voisins de Zaharie. « De tous ceux qui m'ont parlé de Hari, pas un n'a jamais remarqué un écart de comportement de sa part. Il était tout sauf instable mentalement. Par contre, un journaliste qui avait enquêté sur sa vie m'apprit qu'il finançait très généreusement un foyer d'accueil pour enfants dont les parents avaient le sida », m'affirme Dr Ghouse.

Reste à éclaircir son engagement politique. Car on entendit aussi parler d'un geste de vengeance politique et de désespoir du pilote, après la nouvelle condamnation à cinq ans de prison en appel d'Anwar Ibrahim, leader de l'opposition en Malaisie, qui avait eu lieu le jour même du vol. Peter Chong, élu de l'opposition, avait fait la connaissance de Captain Zaharie par hasard, deux ans auparavant, quand il avait remarqué, à la fin d'un meeting, « cet homme qui était resté pour empiler les chaises ». Il a réussi à convaincre le pilote de prendre sa carte au parti Keadilan (PKR), le Parti de la justice du peuple, mené par Anwar Ibrahim. Pourtant, d'après Peter Chong, qui avait vu Zaharie la semaine précédant le vol, la politique ne l'intéressait plus depuis plusieurs mois. Il préférait lui parler de ses dernières inventions et de son simulateur. « S'il devait m'arriver quelque chose en avion, c'est Captain Zaharie que j'aurais voulu savoir aux commandes. Si quelqu'un pouvait sauver un avion dans les

circonstances les plus difficiles, c'était bien lui. Il passait son temps à les anticiper ! » conclut Peter Chong.

Après tout ce qui a été écrit pour mettre en doute la personnalité du commandant de bord, je fus très surprise de découvrir, par le biais de ces quelques rencontres, un homme apparemment si bien dans son métier, si bien dans sa peau, si bien dans sa vie. Le premier rapport d'enquête n'avait d'ailleurs rien trouvé de suspect à son égard. J'ai essayé de joindre le journaliste néo-zélandais qui avait écrit que le commandant de bord « avait décidé d'en finir » et « était très contrarié du départ de sa femme ». Mais je n'ai pas reçu la moindre réponse, ni à mes e-mails ni à mes messages téléphoniques laissés sur sa messagerie au *New Zealand Herald* à Auckland. Je reste curieuse de confronter nos informations.

Si c'est vraiment leur intention, comment les enquêteurs vont-ils réussir à construire le profil d'un pilote fanatique, suicidaire et psychopathe à partir du « Hari » que l'on m'a décrit ? En ce qui me concerne, il me semble désormais impossible d'imaginer que le commandant de bord ait pu avoir la moindre intention mortifère. Mais en écartant la responsabilité du commandant de bord, on élimine le scénario le plus évident. On se retrouve alors dans le cas de figure d'un avion auquel il arrive quelque chose de fatal, malgré quelqu'un d'extrêmement compétent aux commandes.

« De toute façon c'est toujours nous ! » disent les pilotes en plaisantant. Eux préfèrent les explications techniques en cas de problème. J'en ai entendu beaucoup.

Le feu à bord suivi du vol fantôme en autopilote vers l'océan Indien

Les scénarios de défaillance technique, dans le cas du MH370, démarrent à peu près tous avec un feu en soute ou un court-circuit grave. Celui qui suit fut l'un des premiers à recueillir une certaine audience. Il a été initialement détaillé par le pilote Chris Goodfellow. Les principales étapes sont les suivantes : incendie qui interrompt les moyens de communication, décision d'atterrir d'urgence, d'où le demi-tour gauche vers l'aéroport le plus proche ou le plus approprié, dépressurisation de l'appareil, hypoxie des pilotes et des passagers, puis vol fantôme guidé par l'autopilote, vers le grand sud.

« Pour moi, cela commence par beaucoup de fumée dans la cabine, qui remonte du compartiment électronique [*"EE bay"*] par la trappe située derrière le cockpit », explique Jason N., l'un des pilotes de Boeing 777 que j'ai souvent consulté sur cette affaire. Il n'y a pas d'alarme spécifique qui permette d'alerter les pilotes sur cette situation, mais Jason imagine que ces derniers seraient prévenus tôt ou tard par l'équipage de la situation en cabine. « Leur réaction, comme ma réaction immédiate, serait alors de viser la piste d'atterrissage la plus proche, à moins qu'ils ne pensent pouvoir rentrer à Kuala Lumpur. » Comme l'ont montré plusieurs incendies à bord d'avions, y compris à terre, un feu en soute est susceptible de provoquer une brèche dans la carlingue, ce qui dépressurise l'appareil très rapidement. Jason m'affirme qu'aucun avion n'a jamais résisté plus de quinze minutes à un incendie. Il faut en venir à bout très vite car la situation dégénère à toute allure. Il se peut aussi que les pilotes dépressurisent alors délibérément pour éteindre l'incendie. Que la dépressurisation soit délibérée ou accidentelle, l'absence d'oxygène et la température extérieure d'environ -40 °C à 35 000 pieds viennent à bout de l'incendie. En revanche, pour la survie des passagers, l'avion doit descendre d'urgence à une altitude où l'air est respirable (en général aux alentours de 15 000-18 000 pieds, soit 4 500 à 5 500

mètres) et où la température est moins extrême. Or, cette opération n'ayant semble-t-il pas eu lieu, les partisans de ce scénario en concluent que les pilotes n'ont pas compris la situation et qu'ils ont sans doute perdu connaissance peu après avoir mis l'avion sur son nouveau cap. « On a quelques secondes pour comprendre que l'on manque d'oxygène. C'est très vite trop tard. »

Dépressurisé mais sous autopilote pour rentrer à Kuala Lumpur, le MH370 aurait alors simplement continué de voler au-delà de sa destination dans la même direction, comme dans le cas du vol Helios 522, jusqu'à tomber dans l'océan Indien, à bout de carburant.

Le danger des batteries au lithium

Si, comme dans le cas du vol fatal de UPS6 (chapitre 9), l'incendie démarré en soute a été déclenché par l'une des batteries du lot de 221 kilogrammes de batteries au lithium (chapitre 5), le feu fut effectivement très violent et très difficile à éteindre. Les extincteurs classiques ne viennent pas facilement à bout d'un tel feu. Les autorités recommandent au personnel d'éteindre si possible avec de l'eau un incendie déclenché par une batterie de type « lithium-ion ».

La question de la dangerosité du transport de batteries au lithium est plus que jamais d'actualité. « Les caractéristiques de ces batteries les rendent particulièrement dangereuses. Une seule batterie défectueuse peut déclencher une réaction en chaîne qui mettra le feu à l'ensemble de la cargaison. En plus de brûler à très haute température, les tests effectués par la FAA ont montré que le feu de ces batteries donnait une épaisse fumée susceptible de remplir l'entièreté de la cabine ainsi que le cockpit en moins de huit minutes à partir du moment de l'allumage. En outre, les gaz libérés pendant la

combustion des batteries sont également inflammables et peuvent à leur tour déclencher une explosion », lit-on dans la newsletter du 15 décembre 2015 de la Fédération internationale des pilotes de ligne (Alpa). Cette fédération s'étonnait que nombre de compagnies aériennes aient récemment pris l'initiative d'interdire le transport des *hoverboards*, ce nouveau type de skateboards à moteur, à cause de leur batterie au lithium. L'Alpa a lancé un appel pour que soit prise une mesure d'interdiction totale des batteries au lithium sur les avions. « Les compagnies aériennes reconnaissent le grave danger que pose une seule batterie au lithium. Imaginez l'ampleur du danger posé par une palette de batteries ou par une cargaison entière », alerte l'Alpa.

La question du transport des batteries au lithium fut à l'ordre du jour de la conférence de l'OACI en septembre 2015 à Bangkok. Certains MHistes y virent un signe que les autorités internationales de l'aviation civile en savent peut-être plus qu'elles ne l'admettent sur la vraie cause de la perte du MH370. L'avion transportait 221 kg déclarés de batteries au lithium, ainsi qu'une cargaison mal identifiée de plus de deux tonnes d'autres produits électroniques (chapitre 5). Si les autorités savent qu'un incendie à partir des piles au lithium est à l'origine de la perte catastrophique du MH370, on comprend leur empressement à imposer des mesures avant que le scénario ne se répète.

En embarquant de Los Angeles vers Hong Kong en janvier 2016, pour la première fois, le personnel à terre de Cathay Pacific m'a effectivement demandé combien de batteries au lithium se trouvaient dans mes bagages (camera, téléphone, ordinateur, brosse à dents, télécommandes, etc.) et l'on m'a rappelé qu'un certain nombre de gadgets comportant de grosses batteries au lithium étaient désormais totalement interdits tant en cabine qu'en bagages enregistrés.

À la différence du premier scénario, où le pilote est seul coupable, dans le scénario de l'incendie, les responsabilités seraient partagées entre la compagnie aérienne, Malaysia Airlines, et éventuellement l'expéditeur de la cargaison à l'origine du feu. En outre, comme les réglementations en matière de transport des batteries au lithium ont tardé (et tardent toujours) à se mettre en place, personne n'aurait finalement intérêt, le cas échéant, à ce que ce motif de l'accident soit connu tant qu'une solution n'a pas été identifiée pour le transport de ces piles, omniprésentes dans notre quotidien.

Explosion ou bavure militaire ?

Lorsque l'on applique le *KISS Principle* (*« Keep It Simple Stupid »*) de l'armée américaine, qui préconise de « faire simple et basique », un troisième scénario apparaît, le plus simple, le plus trivial, qui n'a pourtant pratiquement pas été envisagé : celui dans lequel l'avion a rencontré un problème catastrophique au moment même et à l'endroit même où il a disparu des écrans radar vietnamiens, c'est-à-dire peu après avoir passé la balise Bitod, dans le golfe de Thaïlande, au sud du Vietnam. « Il n'y a qu'une manière de disparaître d'un écran radar, c'est de disparaître tout court : explosion en vol ou crash », m'avait dit le vieil amiral malaisien qui avait « passé sa vie à regarder des écrans radar » rencontré au Parlement de Kuala Lumpur en mars 2014.

Ainsi, il y aurait soit un incendie à bord suivi d'une explosion, soit un tir contre le MH370.

« Le fait que l'on ne trouve pas de débris pour le moment semble indiquer que l'avion s'est sans doute désintégré à 35 000 pieds [son altitude de croisière] », a affirmé au cours des tout premiers jours une

source au sein de l'enquête à l'agence de presse Reuters[17]. « Si l'avion était tombé en un morceau, l'impact du crash à la surface de la mer aurait créé un champ de débris relativement concentré », a ajouté cette source qui s'exprimait sous couvert d'anonymat.

Selon une information publiée le matin même de la disparition par le site chinois China.com et par *China Times*, journal en ligne taïwanais prochinois, les pilotes du MH370 ont pourtant bel et bien réclamé un atterrissage d'urgence. Cette brève stupéfiante a largement circulé sur Internet, sous diverses versions. Un ami taïwanais, Taijing Wu, qui a lui-même travaillé plusieurs années au *China Times*, m'offre finalement sa propre traduction de ces quelques lignes intrigantes : « Par ailleurs, l'ambassade des États-Unis en Chine a affirmé qu'une unité de l'armée américaine basée à U-Tapao en Thaïlande avait capté un signal de détresse (SOS) du vol MH370 à 2 h 43 ; le pilote réclamait un atterrissage de toute urgence en disant que l'appareil était sur le point de se désintégrer. L'armée américaine a transmis cette information aux autorités de Malaisie. » Pourtant, le journaliste taïwanais du *China Times* qui a signé l'article refuse d'indiquer la source de cette information : un communiqué de l'ambassade, une dépêche d'agence, une fuite ou une source directe ? Il répète que cela « ne l'arrange pas », qu'il « n'est pas pratique » de parler de cet article ; et finalement que, de toute façon, « il ne se souvient plus de rien ». Son attitude équivoque renforce les doutes que suscite forcément cette information qui pourrait être fondamentale. Si elle était erronée, pourquoi l'avoir laissée sur le site[18] ? Si au contraire, elle vient d'une source sûre, pourquoi ne pas le dire et l'assumer ?

Un journaliste n'invente pas ce genre d'informations, avec des détails aussi précis que le nom d'une base militaire peu connue, en l'occurrence U-Tapao, et un horaire, 2 h 43… Certes, l'heure pose

problème. En effet, l'avion a disparu des écrans du contrôle aérien vietnamien aux alentours de 1 h 35. S'il y a eu un appel de détresse avec mention d'une désintégration imminente, il doit dater de quelques secondes ou de quelques minutes après. Si le signal du MH370 avait été capté à 1 h 43, cela pourrait être cohérent avec le reste du scénario, mais à 2 h 43, cela ne semble pas crédible. À moins que l'heure indiquée par ce communiqué ne soit l'heure de la zone PACOM (Commandement du Pacifique) dont l'état-major est au Japon, auquel cas l'horaire correspondrait bien à 1 h 43 en heure locale (en Malaisie, au Vietnam, en Chine). Un soldat américain qui a servi en Irak m'explique qu'à sa connaissance, dans les communications militaires américaines, les horaires sont généralement suivis d'une lettre de l'alphabet phonétique militaire (Alpha, Bravo, Charlie…) qui sert à préciser le fuseau horaire de référence[19]. Cette indication, incomprise par le journaliste ou par l'employé de l'ambassade américaine à Pékin, s'est-elle tout simplement perdue dans la retranscription ? Faut-il retenir cette information bizarre, qui n'a jamais été ni confirmée, ni infirmée par les États-Unis ?

Elle a au moins l'intérêt de faire découvrir une autre base militaire américaine dans la région. Située au sud de la Thaïlande, U-Tapao a été au cœur du dispositif américain pendant la guerre du Vietnam et a également servi aux forces américaines pendant les guerres d'Afghanistan et d'Irak, malgré la neutralité officielle de la Thaïlande. Elle aurait aussi été l'une des « prisons secrètes » de la CIA. Et son aéroport dispose d'une piste de trois kilomètres, taille requise pour l'atterrissage d'un Boeing 777.

Si l'on se souvient des multiples témoignages des habitants de la côte nord-est de la Malaisie comme du Néo-Zélandais Mike McKay sur sa plateforme pétrolière, ils font en effet état d'« une explosion »,

de « lumières inhabituelles », d'« un avion volant très bas et à contresens », ou encore d'« un avion suivi d'une longue traînée de feu orange »… Tout cela, au cœur de la nuit du 8 mars 2014, et à quelques minutes près au moment de la perte du MH370. Par contraste, à plus de 5 000 kilomètres de là, dans l'océan Indien, où l'on cherche toujours officiellement l'avion, personne n'a rien vu : entre le lever du jour (vers 6 heures du matin ce jour-là) et le crash de l'avion (à 8 h 19 selon les pings d'Inmarsat), aucun marin, aucun pêcheur, aucun équipier à bord d'un cargo ou de tout autre navire n'a remarqué un avion volant étrangement à destination de l'Antarctique, ni tombant au milieu de l'océan, soit dans un spectaculaire piqué soit au terme d'un long vol plané…

Je n'ai mentionné que brièvement (chapitre 2) le témoignage de Mike McKay, l'employé néo-zélandais de la plateforme pétrolière, qui avait affirmé avec véhémence avoir vu un avion en feu, au loin dans le ciel, plein ouest de là où il était, alors qu'il était sorti au milieu de la nuit, « à l'endroit habituel, à l'arrière, pour prendre un café et fumer une cigarette ». Il avait d'abord informé les autorités vietnamiennes et malaisiennes de son étrange vision, puis ses employeurs. Très bizarrement, cet incident lui valut d'être licencié, pour « utilisation d'un ordinateur professionnel à des fins personnelles ». Dans une interview qu'il a donnée près d'un an après les faits[20], Mike McKay répète ce qu'il a vu : « Une soudaine lueur de feu à l'horizon, qui attira immédiatement mon attention. » C'était bien plus bas et en dehors de la route habituelle des avions, qu'il avait l'habitude d'observer tous les jours. « M. McKay, cinquante-sept ans, qui a travaillé sur des plateformes pétrolières pendant plus de trente ans […], demeure convaincu que, si ce qu'il a vu était bien un avion en feu, cet avion a dû s'écraser en mer de Chine du Sud », indique l'article. J'ai tenté de contacter Mike McKay, sans succès.

Le scénario du crash dans le golfe de Thaïlande donne également crédit aux informations des premières heures émanant du ministère vietnamien de la Défense. Celui-ci avait carrément annoncé l'heure et le lieu du crash, dès le 8 mars au matin. En regardant de plus près les sites d'informations vietnamiens, je constate avec surprise que, au cours des premières quarante-huit heures, le crash du MH370 dans les eaux territoriales y est présenté comme une certitude. La première brève, publiée à 10 h 16 le 8 mars, sur le site Tuoi Tre News, cite un communiqué de la marine vietnamienne selon lequel « l'avion s'est écrasé à 1 h 40, à 153 milles nautiques [300 kilomètres] au large de l'île de Tho Chu. » Le chef du département des secours, le général Pham Hoai Giang, se déclare « prêt à intervenir dès que la Malaisie en ferait la demande ». En milieu d'après-midi samedi, le Vietnam déclenche les opérations : un bateau des gardes-côtes, le *CSB 2001*, et le bateau de recherches et de secours *SAR 413* sont sollicités. Un avion AN26 décolle de l'aéroport Tan Son Nhat à Hô Chi Minh. « Ils se dirigent au sud, vers l'endroit où l'avion s'est écrasé à 1 h 40, heure locale », relate *Tuoi Tre News* en milieu d'après-midi. Par ailleurs, un autre AN26 et six hélicoptères sont prêts. En outre, neuf navires vietnamiens sont en stand-by. Les autorités vietnamiennes annoncent le samedi que plusieurs navires vont passer la nuit « sur la zone du crash ».

Je trouve aussi dans les archives de *Vietnam Express*, un autre site important d'informations en ligne, que dès le matin du 8 mars, le Centre de recherches et de secours vietnamien (Vietnam Emergency Rescue Center) a « capté le signal de l'une des balises de détresse de l'avion à 9 h 50 samedi matin, à 120 milles nautiques [220 kilomètres] au sud-ouest du cap Ca Mau », soit près de huit heures après la perte de contact. Cette information est absolument capitale car le signal émis par les balises ELT (Emergency Locator

Transmitter) est unique et identifié : le système qui les exploite, Cospas-Sarsat, sait précisément quelle balise appartient à quel avion. Le signal capté ne peut venir d'aucun autre avion. Si elle est exacte, cette information, à elle seule, prouve que c'est bien là qu'est tombé le MH370 ! Reprise par la télévision chinoise CCTV et par l'agence de presse chinoise Xinhua, qui n'en ont pas forcément compris la portée, elle est ignorée par les médias occidentaux.

« À la demande de la Chine et des États-Unis, le Vietnam autorise trois bâtiments chinois et un navire américain à pénétrer dans ses eaux territoriales pour participer à l'effort de recherches », lit-on encore. À nouveau, cette information me surprend. Seulement quatre bateaux étrangers dans les eaux vietnamiennes ? On avait pourtant entendu parler dans la salle de presse de Kuala Lumpur d'une flottille multinationale de dizaines de navires et d'avions qui sillonnaient le golfe de Thaïlande. Est-ce à dire que toutes les autres marines réquisitionnées pour participer à l'effort initial de recherches en mer de Chine du Sud sont tenues à distance des eaux vietnamiennes ? Cela explique peut-être la grande frustration qui régnait au sein du centre des opérations de crise à Kuala Lumpur et les plaintes sur le manque de coordination de l'exercice de recherches dans le golfe de Thaïlande…

Dimanche 9 mars 2014 au matin, un photographe de *Tuoi Tre News* embarqué à bord d'un AN26 de l'aviation vietnamienne prend en photo une immense traînée de fioul, que le pilote de l'avion, le lieutenant-colonel Hoang Van Phong, considère comme « le premier et seul signe possible de l'avion disparu pour le moment ». Elle est située à environ 80 kilomètres de la zone présumée du crash, ce qui la rend d'autant plus plausible. Le MH370 avait encore quelque 40 tonnes de carburant en soutes au moment de son passage au-dessus des eaux vietnamiennes. C'est également du 9 mars à 11 heures que

datent les images satellite chinoises de trois très grands objets flottants, de 18 à 24 mètres d'envergure.

Dimanche 9 mars après-midi, les événements s'enchaînent soudain très vite. À 14 h 40, l'avion singapourien, qui est pour le moment le seul avion autre que l'AN26 vietnamien à survoler la zone, informe les autorités vietnamiennes qu'il a repéré un débris suspect à 100 kilomètres au sud-sud-ouest de l'île de Tho Chu, donc toujours dans la zone initiale présumée du crash.

À 16 h 30, le Vietnam envoie un hydravion sur place. D'autres articles de presse[21] indiquent qu'en fin d'après-midi, le dimanche, l'hydravion vietnamien DHC6 avec des reporters à son bord a détecté un morceau de queue de l'avion, ainsi qu'une pièce rectangulaire de matériau composite présentant une ouverture rectangulaire aux angles arrondis au milieu. D'après les photos, cela pourrait ressembler à une porte d'avion. Mais la nuit tombe. Un navire, immatriculé KN 774, est envoyé sur place pour vérifier.

Pourtant, à 18 heures, les forces américaines de recherche (US Search and Rescue Forces), dont on ne savait rien jusqu'à présent quant à leur implication dans les recherches, déclarent que l'objet flottant repéré par l'avion singapourien n'est « en aucun cas lié au MH370 ». Le chef du bureau de la coopération de défense à l'ambassade américaine, le major Jacky Ly Thang, indique, péremptoire, que cet objet est « insignifiant ». Le dossier est clos.

Je suis ahurie de trouver autant d'informations publiques qui semblent donner crédit à ce scénario *« simple and stupid »*, que je n'ai d'abord envisagé que par déduction logique. C'est en fait le seul scénario qui soit étayé par un tel faisceau d'indices, même s'ils sont vite, très vite même, écartés, démentis, enterrés : ce qui ressemblait fort à des débris a été rejeté dans des délais très brefs par l'ambassade américaine au Vietnam. Les images satellite chinoises ont été

diffusées « par erreur », selon le ministre malaisien de la Défense et des Transports. Les nappes de fioul observées sont devenues, selon certains articles, une barrière de corail – une barrière de corail qui se déplace au gré du courant donc – alors que selon d'autres informations[22], c'était du fioul marin. Dans un cas comme dans l'autre, l'essentiel fut de dissocier cette histoire de fioul du MH370. Quant à l'information-clé sur le signal de la balise de détresse ELT du MH370, capté au même endroit, elle a disparu et demeure introuvable en ligne. Enfin, les nombreux témoignages visuels ont été globalement ignorés.

En fait, le temps que les grands médias occidentaux débarquent en masse à Kuala Lumpur, le *« KISS Scenario »* du crash à proximité de la perte de contact, *« simple and stupid »*, était déjà en train de disparaître. Le scandale des faux passeports des passagers iraniens et l'épisode des Barbie blondes avec le copilote surent distraire et rassasier les médias aux appétits les plus féroces, le temps que la version officielle vît le jour.

À la fin de janvier 2016 et contre toute attente, un grand débris est découvert échoué sur une plage du sud de la Thaïlande, dans la province de Nakhon Si Thammarat, presque en face de l'île où les autorités vietnamiennes avaient, près de deux ans plus tôt, signalé le crash du MH370. La pièce mesurant deux mètres sur trois comporte un numéro de série clairement lisible ainsi que de gros boulons également numérotés. Au vu des bernacles accrochées aux débris, les pêcheurs thaïlandais estiment son immersion à au moins un an. Citant le porte-parole de la Royal Thai Air Force, Pongsak Semachai, l'Agence France-Presse assure que « des experts en aviation de l'armée thaïe qui ont déjà inspecté le débris ont affirmé qu'il s'agissait vraisemblablement d'un morceau d'avion […]. Une équipe spécialisée va se rendre dans le district de Pak Phanang lundi pour récupérer ce

morceau. » L'agence française rapporte également les propos du chef du district de Pak Phanang qui voit dans cette épave un nez d'avion « parce qu'il y a des fils électroniques et des isolants ». « Les différents numéros indiqués sur le panneau devraient aussi aider à l'identification », ajoute-t-il.

De son côté, le *Bangkok Post* du 24 janvier 2016 affirme rapidement que « des experts en aéronautique thaïlandais ayant examiné la pièce ont confirmé dimanche que les numéros de série trouvés sur les boulons correspondaient à la série des Boeing de la série 777 ». J'appelle le journal qui protège sa source, mais m'affirme qu'il s'agit d'un militaire de l'armée de l'air royale, ayant témoigné sous couvert d'anonymat.

À peine la nouvelle commence-t-elle à se diffuser qu'un autre journaliste du *Wall Street Journal*, Jon Ostrower, l'infirme sur son compte tweeter et suggère qu'il s'agit d'une pièce de fusée japonaise. Il tweete d'ailleurs une photo à première vue assez probante de la ressemblance entre le profilage (la partie supérieure de la fusée, qui se détache quelques minutes après le lancement) et la pièce découverte. « Bien que nous n'en soyons pas encore absolument certains, nous pensons qu'il est possible que ce morceau soit un morceau d'une fusée H-IIA ou H-IIB », confirme un peu plus tard Sayo Suwashita, porte-parole du constructeur Mitsubishi Heavy Industries, à l'AFP. La dépêche précise qu'aucun courant marin ne permettrait d'expliquer qu'un débris de l'avion, qui s'est écrasé dans l'océan Indien, ne s'échoue en Thaïlande. Quelques jours plus tard, un autre « grand débris d'avion », de « plus de deux mètres » s'échoue sur la même côte, en Malaisie cette fois, dans le village de Besut. Mais le ministre malaisien des Transports affirme très vite qu'il ne s'agit pas d'un morceau de Boeing 777.

Les nombreux indices et témoignages du « *KISS Scenario* » méritent pourtant d'être attentivement réexaminés. Avant d'être écartés, les témoignages doivent être associés à une réalité objective. Alors que je pense avoir élucidé les témoignages étonnants des habitants des Maldives en identifiant l'avion que ces gens ont vraiment vu, dans le cas des nombreux indices et témoignages du « *KISS Scenario* », ce travail reste à faire. Et si, comme aux Maldives, l'on prouve qu'il ne s'agissait pas du MH370, il faudra aussi répondre à cette question : « Si ce n'était pas le MH370, qu'était-ce ? » La mer de Chine n'est pas connue pour ses objets volants non identifiés qui, la nuit, traversent le ciel en feu…

Près de deux ans plus tard, la version officielle vacille. Malgré beaucoup de bruit et de nouvelles promesses, les recherches en Australie ont bien du mal à lui donner un semblant de consistance ou de crédibilité. Combien de fois peut-on crier victoire sans avoir jamais gagné la moindre bataille ?

L'opinion publique mondiale va-t-elle réaliser qu'elle est en droit d'exiger auprès des autorités une version plausible de la réalité de la perte du MH370 ? Ou bien est-ce que, distraite par d'autres « mystères » et hypnotisée par de nouvelles catastrophes, l'opinion publique va préférer le confort de l'oubli ; l'oubli des 239 personnes qui ont pris innocemment l'avion dans la nuit du 7 au 8 mars 2014 et que leurs proches attendent encore ; l'oubli des aberrations de la version officielle, qui ne repose plus sur rien ; l'oubli de l'insulte que représente cet épisode, non seulement aux familles des victimes, mais à la terre entière si l'on fait semblant de croire que cet avion a « mystérieusement disparu », alors que rien de tangible ne prouve la version officielle imposée.

Si ce réveil de l'opinion publique n'a pas lieu et que personne n'a le courage de dire ce qui s'est vraiment passé dans le noir de la nuit

du 8 mars 2014, voilà comment j'imagine la fiche technique de l'événement, dans les futurs livres d'histoire de l'aviation civile :

VOL MH370 – KUALA LUMPUR-PÉKIN – 8 MARS 2014

Description
« Acte délibéré » de détournement d'aéronef vers l'océan Indien.
Bilan
239 civils portés disparus, 1 Boeing 777-200 ER, 10 tonnes de cargo.
Motif
Inconnu.
Circonstances précises
Inconnues.
Lieu du crash
Incertain.
Responsable
Inconnu.
Témoins
Aucun.
Preuves à ce jour
Aucune.
Débris
À confirmer.
Recherche des preuves
Au fin fond de l'océan Indien par l'Australie.
Coût des recherches
180 millions de dollars australiens.
Résultats 22 mois plus tard
Nuls.
Remarque

Généralement considéré comme « le plus grand mystère de l'histoire de l'aviation civile ».

1. IACO : Organisation internationale de l'aviation civile.

2. À partir d'un premier travail réalisé par Don Thompson.

3. http://www.duncansteel.com/archives/930

4. Exercices annuels de défense aérienne tripartites (États-Unis, Thaïlande, Singapour).

5. Victor Iannello, ScD, « Some Observations on the Radar Data for MH370 », 18 août 2015.

6. *Malacca, le détroit de tous les dangers*, Arte, 2006, 52 minutes.

7. ABC1 (Australian Broadcasting Corporation), *LOST : MH370*, 19 mai 2014.

8. Accords multilatéraux de coopération et de défense mutuelle signés entre l'Angleterre, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Malaisie et Singapour en 1971.

9. Inaugurées en 1998, les tours Petronas furent le plus haut gratte-ciel du monde jusque 2004.

10. BBC, *Where Is flight MH370 ?*, *op. cit.*

11. http://interactive.satellitetoday.com/inmarsat-exec-talks-about-operators-role-in-search-for-mh370

12. Xi Jinping s'est rendu au siège d'Inmarsat à Londres le 22 octobre 2015.

13. http://interactive.satellitetoday.com/inmarsat-exec-talks-about-operators-role-in-search-for-mh370/

14. Penang est une île située sur la côte nord-ouest de la Malaisie.

15. Le *teh tarik* est une spécialité malaisienne au thé noir et au lait concentré.

16. La fête de Hari Raya marque la fin du ramadan.

17. Cité dans le *South China Morning Post* du 10 mars 2014.

18. http://www.chinatimes.com/realtimenews/20140308003502-260401. Fin 2015, cette brève était toujours disponible sur le site du journal.

19. Par exemple, « Zulu » derrière un horaire veut dire « temps universel GMT/UTC ».

20. http://www.dailymail.co.uk/news/article-2951991/Search-MH370-taking-place-thousands-miles-away-wrong-direction-insists-oil-rig-worker-notoriously-fired-reporting-believed-saw-jet-fire.html#ixzz3woqWyACu

21. « Vietnam Searchers Report Spotting Plane Debris », *The Wall Street Journal*, 9 mars 2014.

22. Selon le porte-parole du département chimique de l'Agence de contrôle maritime malaisienne (Malaysian Maritime Enforcement Agency, MMEA).

« Last but not least… »

J'ai cherché sur Internet : « Comment faire disparaître un Boeing 777 ». Toutes les méthodes proposées pour faire disparaître des objets, du *Manuel du petit magicien* jusqu'aux *Secrets de David Copperfield*, ont un point commun : à l'instant de la disparition, il faut distraire le public, par un bruit, un geste, un coup de projecteur, pour captiver son attention et le faire regarder ailleurs, le temps nécessaire à l'opération.

À l'hiver 2014, une rumeur tenace me parvint de multiples sources. Elle donnait du crédit à l'une des premières théories qui avait circulé sur Internet, impliquant la base américaine de Diego Garcia : le MH370 aurait été abattu alors qu'il s'en approchait. Pleine de défauts et peu convaincante, cette théorie continua néanmoins de se répandre. À tel point qu'il est difficile de la passer sous silence.

De retour à Paris pendant l'été 2015, je déjeune au Waknine, près du pont de l'Alma, avec un colonel de réserve ayant travaillé pendant quinze ans dans les « services d'évaluation stratégique de l'État ». Quand arrivent les cafés, je lui demande son avis sur cette rumeur persistante. Pour elle – car le colonel est une femme –, si ces bruits ont pris l'ampleur que je lui décris, les États-Unis sont forcément au courant ; ils ont même pu les orchestrer eux-mêmes. « S'ils ne les font pas taire, c'est vraisemblablement que cela les arrange. Parce que cela

fait diversion vis-à-vis de la vérité, qui est sans doute bien pire à assumer. »

Une « rumeur-leurre », voilà qui fait sens ! Dans le cas du MH370, c'est plutôt à un déluge de rumeurs-leurres que l'on a assisté.

Bizarrement, la base militaire de Diego Garcia a été mentionnée la première fois par des fuites émanant du FBI même, au sujet du simulateur de vol du commandant de bord, qui se serait entraîné à y atterrir. Pourtant, si Diego Garcia était effectivement impliquée d'une manière ou d'une autre dans la perte du MH370, quel aurait été l'intérêt du FBI d'orienter le regard du monde entier dans cette direction ? On a aussi entendu un général américain à la retraite affirmer « de sources sûres » que l'avion était « au Pakistan ». Tout cela alors que la Maison-Blanche et les enquêteurs affirmaient que l'avion gisait au fond de l'océan Indien ! Au sud, à l'ouest, au nord : faut-il en déduire que c'est finalement à l'est (donc en mer de Chine du Sud) qu'il faut repartir chercher l'avion ?

« Il arrive que l'on ait intérêt, choisissant de deux maux le moindre, à laisser planer un doute et à faire s'égarer les enquêteurs dans certains scénarios improbables mais qui satisfont la vieille appétence pour le "complot", plutôt que de les faire gamberger sur d'autres hypothèses plus banales mais plus proches de la vérité et plus embarrassantes », poursuit le colonel.

Dire que l'avion a été « abattu parce qu'il attaquait une base américaine » a l'intérêt de placer les États-Unis en position de légitime défense. C'est nettement plus acceptable qu'une action délibérée, unilatérale, effectuée pour des intérêts supérieurs mais inavouables.

Les États-Unis se sont pourtant montrés d'une discrétion inhabituelle dans cette crise. Quatre mois avant la perte du MH370, j'avais été témoin, et aux premières loges, de leur remarquable

intervention humanitaire après le passage dévastateur du typhon Haiyan[1] aux Philippines. Dans ce contexte apocalyptique, la formidable puissance de l'US Navy avait été époustouflante. En Asie comme ailleurs, l'Empire américain n'a jamais été du genre timoré.

Or, après la perte du MH370, on a à peine vu, ou entendu, les États-Unis. Ils sont intervenus de manière ponctuelle, à certains moments-clés, mais se sont toujours bien gardés de se mettre en avant. L'enchaînement des principales interventions américaines montre que les États-Unis ont très vite détourné l'attention de la mer de Chine[2], mentionnant très tôt « l'option sud », à 5 000 kilomètres de là. La presse américaine a ensuite largement contribué à accréditer la version officielle[3], ce qui, de fait, fit ignorer le « *KISS Scenario* » du crash sur place.

Les États-Unis n'ont jamais adressé le moindre reproche aux autorités malaisiennes, ni exigé « que toute la lumière soit faite » sur cette affaire, qui concerne tout de même un Boeing, et trois de leurs ressortissants. Ils n'ont pas proposé la moindre image satellite, ni le moindre écho radar pour aider à localiser l'épave de l'avion dans aucune des zones de crash envisagées, pourtant surveillées de près par leur VII^{e} flotte.

L'impression générale fut donc que les États-Unis avaient opté pour une politique de « *hands off* » : « On ne s'en mêle pas. »

Cette étrange attitude américaine fut précisément le sujet d'une conversation amicale assez animée que j'eus avec des Malaisiens en octobre 2015 à Kuala Lumpur. L'un d'eux, intime du premier cercle du pouvoir malaisien, dit alors : « Pourtant, ils appelaient tous les jours. » Cela crée son petit effet. Je me retourne vers lui et demande : « Qui "ils" ? » Et mon interlocuteur d'affirmer, sans la moindre hésitation : « La Maison-Blanche ! » L'information m'assomme. Alors que les Américains ont été étrangement absents de la scène pendant

toute cette crise, le bureau du président des États-Unis a, en coulisse, suivi cette affaire en direct, au point « d'appeler tous les jours »… On passe d'un excès à l'autre ! Quelles situations dans le monde méritent un suivi pareil, non pas du secrétariat d'État ou du Pentagone, mais de la Maison-Blanche ?

« Quand une rumeur touche à la "vérité" que l'on veut masquer, on peut soit l'étouffer dans l'œuf, soit la noyer au milieu d'autres, soit encore simplement entretenir le doute », avait ajouté mon expert en désinformation, lors de notre rencontre. Dans le cas du MH370, on serait finalement tenté de penser que les trois moyens ont été déployés en même temps : le scénario *« simple and stupid »* de l'avion tombé sur place a été étouffé en un temps record, malgré un faisceau d'indices probants ; une abondance de scénarios alternatifs a surgi ; et le doute a bel et bien été entretenu en parallèle sur plusieurs autres versions du drame.

Si elle a existé, la mission de diversion aura été considérée comme accomplie une fois que la nuée de médias du monde entier s'est déplacée dans l'hémisphère Sud, où les autorités australiennes tentent depuis, non sans mal, d'entretenir un petit feu d'espoir, sous la dictature des pings d'Inmarsat.

Quand, sept semaines après la perte du MH370, Barack Obama est venu en Malaisie, il a pour la première fois présenté les condoléances des États-Unis aux familles des victimes. Ce fut à peu près la seule évocation du MH370 de toute sa visite. Comme si l'affaire était classée.

L'attitude chinoise n'est pas moins étrange. En nombre de ressortissants (134), c'est de loin la Chine qui a payé le plus lourd tribut à cette catastrophe. Pékin aurait eu de bonnes raisons de s'imposer dans la gestion de cette crise. Certes, contrairement à ses habitudes et à l'inverse des États-Unis, la Chine a assez vite haussé le

ton (chapitre 2). Elle a envoyé plusieurs navires se joindre aux recherches initiales en mer de Chine. Elle a été la première à partager des images satellite de débris potentiels. Elle a même laissé les familles des victimes protester haut et fort, y compris publiquement devant l'ambassade de Malaisie à Pékin. Mais globalement, la Chine a fait le dos rond et n'a pas joué le jeu des recherches sous-marines en Australie. Au mois de juillet 2014, les Chinois, qui devaient faire une cartographie préliminaire d'une partie du territoire sous-marin à explorer, ont livré à leurs partenaires australiens et malaisiens un fichier illisible et inexploitable. Problème technique ou mauvaise volonté ? Un peu les deux, semble-t-il. Au bout de vingt mois, la Chine a finalement offert de participer financièrement à l'exercice australien, mais à hauteur de 10 % du budget total, trois fois moins donc que l'Australie, qui n'avait « que » six ressortissants à bord. Autre signe du manque d'enthousiasme de Pékin à cautionner cet exercice australien : en septembre 2015, Pékin a de nouveau boudé la réunion tripartite à laquelle elle était censée participer avec la Malaisie et l'Australie à Canberra. Pourquoi la Chine doute-t-elle de ces recherches ? Est-ce parce qu'elle sait, depuis le début, que l'avion n'est pas là-bas ? On serait tenté de croire qu'elle aussi en sait plus qu'elle ne le dit, en repensant à cette phrase de l'ambassadeur chinois qui, s'adressant aux familles dans les premiers jours, leur avait dit : « C'est très compliqué, vous ne pouvez pas comprendre… »

On a essentiellement critiqué la Malaisie dans cette affaire. Son « exceptionnelle incompétence » fut largement médiatisée. Pourtant, si la Malaisie était la vraie coupable d'un tel drame, qui l'aurait protégée en plaçant cet événement sous une telle chape de mystère et de confusion ? Si la Malaisie était la seule responsable de cette catastrophe, sa culpabilité aurait été exposée, et elle serait montée seule à l'échafaud. Peut-on concevoir que la Malaisie ait plutôt servi

« d'idiot utile », de complice forcé dans une affaire bien plus compliquée qu'elle n'en a l'air, et qui, de fait, la dépasse ? Sous couvert d'une inaptitude hors norme, la Malaisie a finalement endossé seule toute la responsabilité de ce drame. Ceux qui ont rencontré le gouvernement malaisien dans les heures et les jours qui ont suivi la perte du MH370 ont décrit un Premier ministre profondément bouleversé. Or Najib Razak n'est pas bon acteur. La Malaisie est-elle finalement coupable, complice, ou victime dans cette affaire ?

J'ai rencontré au cours de cette enquête un fascinant échantillon de l'humanité. Le mystère captive, plus encore que le pouvoir ou le génie. Il attire les fous, les mystiques et les curieux autant que les savants et les assoiffés de vérité. Les scientifiques le réfutent et le combattent car il en va de leur raison d'être. Ma rencontre avec la fine fleur des MHistes, des hommes sérieux, brillants, de bonne foi, fut l'un des aspects les plus enthousiasmants de mes recherches. Mais l'acharnement des membres de l'Independent Group à vouloir faire parler les données Inmarsat n'a pas été récompensé. Certains se sont tellement attachés à ce défi qu'ils ne sont plus capables d'envisager que ces données aient pu être erronées.

Bien que le livre se termine, je continue de trouver et de recevoir des informations intéressantes, non seulement sur le « où-quand-comment », mais aussi sur le « pourquoi » de ce drame. Voici le dernier message d'une source que je n'ai pas encore rencontrée et qui prétend savoir : « Ne perdez pas votre temps. C'est DANS l'avion que se trouve l'explication de ce qui s'est passé. »

La Malaisie m'a appris à « prendre mon temps » plutôt qu'à le perdre. Cela me rappelle les alignements de poissons qui sèchent dans le vent chaud de la côte est, accrochés à des cordes à linge, et qu'évoque ce proverbe malais :

« Les poissons sont pendus. Le chat attend. »

1. Haiyan fut l'un des supertyphons les plus violents jamais enregistrés. Il frappa les Philippines le 8 novembre 2013 et fit plus de 6 000 morts.

2. Le 9 mars 2014, l'ambassade américaine à Hanoi a déclaré, vite et fort, que les débris repérés en mer de Chine n'avaient « rien à voir avec le MH370 ». Quelques jours plus tard, les États-Unis indiquaient qu'ils n'avaient « aucun élément pour confirmer les débris vus par les satellites chinois ».

3. Le 12 mars 2014, le *Wall Street Journal* affirme que l'avion a continué de voler pendant plusieurs heures, ce qui s'oppose au scénario d'un crash en mer de Chine du Sud. Le 15 mars 2014, le *New York Times* affirme que le MH370 est monté très haut, pour perdre ses passagers, avant de voler très bas, pour éviter la couverture radar. Cette information est aujourd'hui considérée comme fausse. Le 12 avril, CNN cite un « officiel américain » qui confirme que le téléphone du copilote du vol MH370 s'est connecté lors du survol de Penang. Information démentie.

L'exemplaire que vous tenez entre les mains a été rendu possible grâce au travail de toute uneéquipe.

Mise en page : Dominique Guillaumin (In Folio)
Couverture : Guillaume Prieur
Cartes : Donatien Cassan Blanc
Révision : Emmanuel Dazin et Nathalie Sawmy
Fabrication : Marie Baird-Smith et Isalyne Avenel
Commercial : Pierre Bottura
Communication : Isabelle Mazzaschi avec Adèle Hybre
Relations libraires : Jean-Baptiste Noailhat
Rue Jacob diffusion : Élise Lacaze (direction), Katia Berry (grand Sud-Est), François-Marie Bironneau (Nord et Est), Charlotte Knibiehly (Paris et région parisienne), ChristelleGuilleminot (grand Sud-Ouest), Laure Sagot (grand Ouest) et Diane Maretheu (coordination),avec Christine Lagarde (Pro Livre) Béatrice Cousin et Laurence Demurger (équipeEnseignes), Fabienne Audinet et Benoît Lemaire (LDS), Bernadette Gildemyn et Richard VanOverbroeck (Belgique), Nathalie Laroche et Alodie Auderset (Suisse), Kamel Yahia et KimlyEar (Grand Export).
Distribution : Hachette
Droits France et juridique : Geoffroy Fauchier-Magnan
Droits étrangers : Catherine Farin et Laurence Zarra

Envois aux journalistes et libraires : Patrick Darchy
Accueil du 27 rue Jacob : Fadéla Hassani
Librairie du 27 rue Jacob : Ariane Geffard
Comptabilité et droits d'auteur : Christelle Lemonnier avec Camille Breynaert

Dépôt légal : février 2016

ISBN papier : 978-2-35204-505-2
ISBN numérique : 978-2-35204-532-8

Ce document numérique a été réalisé par PCA